7060

NOTICE DE MONTAGE DE LA MANOEUVRE

"HB31"

AUTINOR

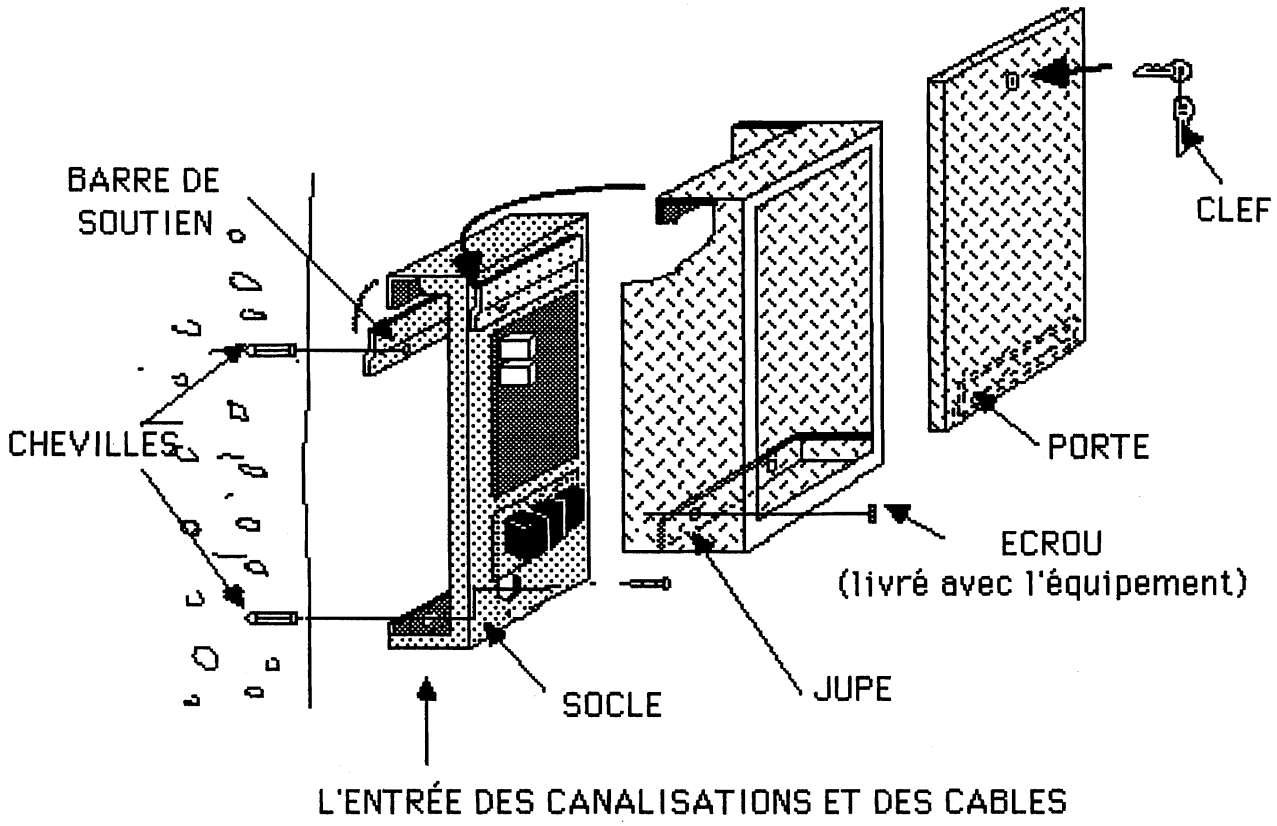
DOCUMENT 01 VERSION 02 DU 07/05/91

PROGRAMME HB31 V05 DU 30/05/90.

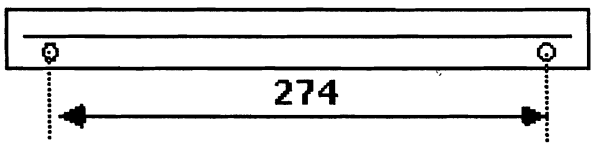
1) Fixation de l'Armoire. Page 2
2) Raccord Minimum pour Tourner en Révision. Page 3
3) Localisation des Borniers de Raccordement. Page 5
4) Raccordement des Electrovannes. Page 6
5) Emplacement et Rôle des Fusibles. Page 7
6) Schémas Electromécaniques. Page 8
7) Raccord de la chaine de Sécurité entre le 1S et le 6E. Page11
8) Raccordement de la Chaîne de Sécurité au niveau des Portes entre le 6S et le 10. Page12
9) Schéma-Bloc des Raccordements en Cabine. Page14
10) Raccordement du Moteur de la Porte. Page15
11) Raccordement Frein+Injection Porte. Page16
12) Schéma-Bloc des Raccordements en Gaine, au Palier et en Machinerie. Page17
13) Raccordement des Appels Paliers en ramassage Montée et Descente. Page18
14) Positionnement Décimal, carte BG14. Page19
15) Deuxième Porte Auto avec cartes BG13+N68. Page20
16) Montage de la bande et du Capteur 003. Page21
17) Montage des écrans du disp de shuntage. Page22
18) L'outil de communication. Page23
19) Le relevé Auto du Niveau + Zone PV. page24
20) Ce qu'il faut savoir avant de lancer en GV ! ! Page27
21) Les paramétres à ajuster sur le site. Page30
22) Self Défense Contre les Parasites. Page32
23) Liste des Entrées/Sorties. Page36
24) Liste des Paramètres. Page37
25) Liste des Codes de Défauts. Page40

1) FIXATION DE L'ARMOIRE EN MACHINERIE.

L'armoire se fixe au mur de la machinerie comme décrit ci-dessous:



ENTR'AXE DES TROUS DE FIXATION DE LA BARRE DE SOUTIEN



Les dimensions de l'armoire sont: 975 par 460, 380 de profondeur.

<u>Remarque:</u>

La barre de soutien est montée, pour le transport, sur les goujons prévus pour la fixation de la jupe.

L'entrée des canalisations ou des câbles se fait par le dessous.

2) RACCORDEMENTS MINIMUM A EFFECTUER POUR TOURNER EN REVISION.

HB31 peut tourner en révision sans la bande ni le capteur 003.

Pendant la phase de montage, nous allons utiliser provisoirement la manoeuvre de rappel pour effectuer nos déplacements sans contrainte.

RACCORDER:

1) LA SONDE THERMIQUE, **STH** ET **0V** EN **KM11**.

2) PONTER PROVISOIREMENT **0V** ET **INS** EN **KC23**.

3) LA BOITE DE REVISION, **GM**, **GD** AVEC **0V** POUR LA COMMANDE MONTEE ET DESCENTE EN **KM12**, ET PROVISOIREMENT LE FIL D'INSPECTION VENANT DU TOIT DE CABINE SUR **MAN** EN **KM12**.

4) LA CHAINE DE SECURITE **1S**, **6**, **8** ET **10** EN **KP30**, **KM16**, **KC32**, **K30** ET **K20**.

5) LE MOTEUR DE POMPE EN **U1**, **V1**, **W1** ET **U2**, **V2**, **W2** PLUS **LA TERRE** SUR LE BORNIER ELECTROMECANIQUE .

6) LES ELECTRO-VANNES EN **K54**.

7) L'ARRIVEE FORCE EN **L1**, **L2**, **L3** + **TERRE** AINSI QUE LE **NEUTRE** EVENTUELLEMENT.

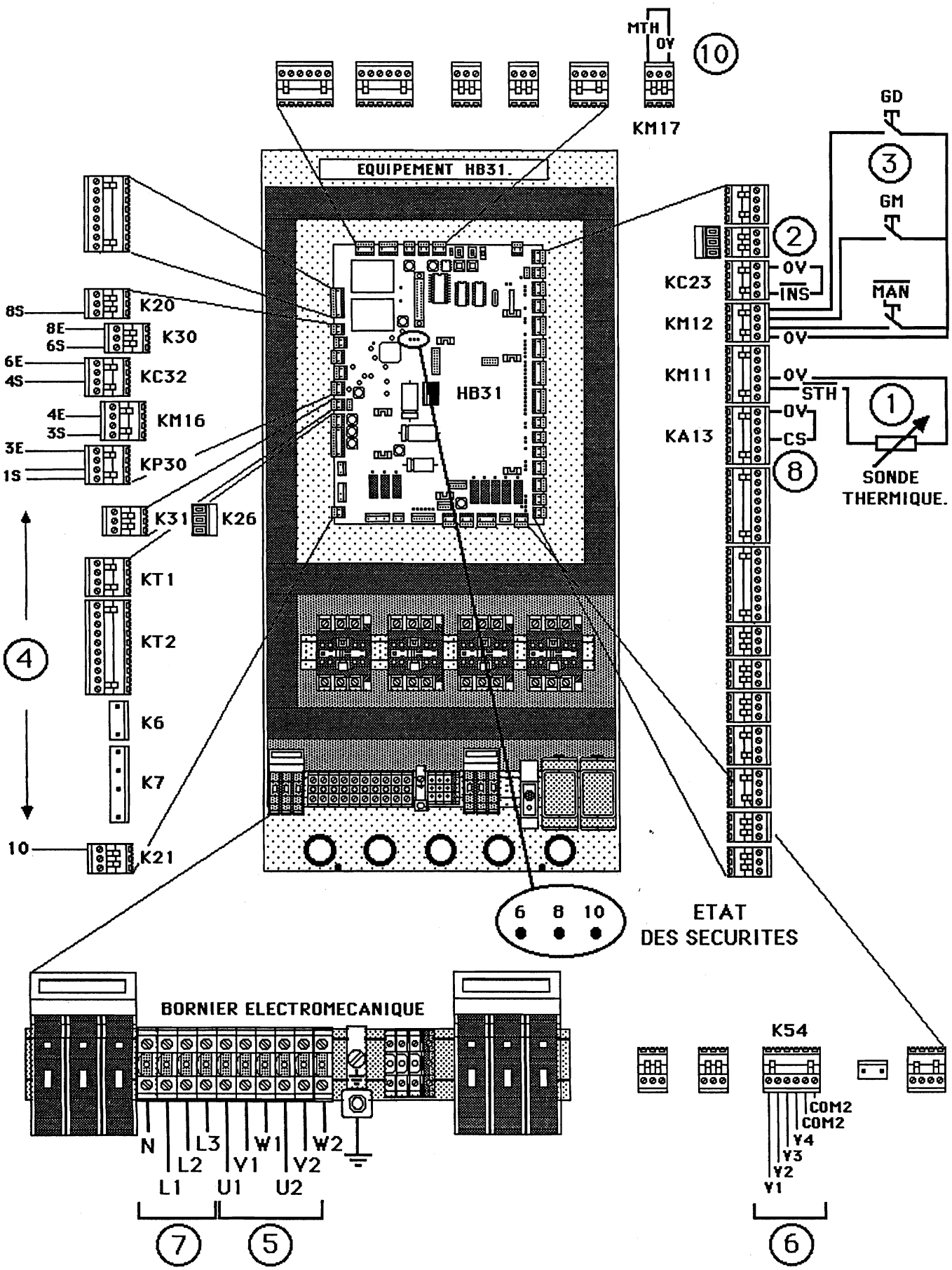
8) PONTER LA CELLULE DE PORTE, **CS1** ET **0V** EN **KA13**.

9) **EN CAS DE TAQUETS**, PONTER **0V**, **TAQ1**, ET **TAQ2** EN **KC31**.

10) LA SONDE DE MESURE DE TEMPERATURE DE L'HUILE, **MTH** ET **0V** EN **KM17** (EN PRINCIPE DEJA RACCORDE).

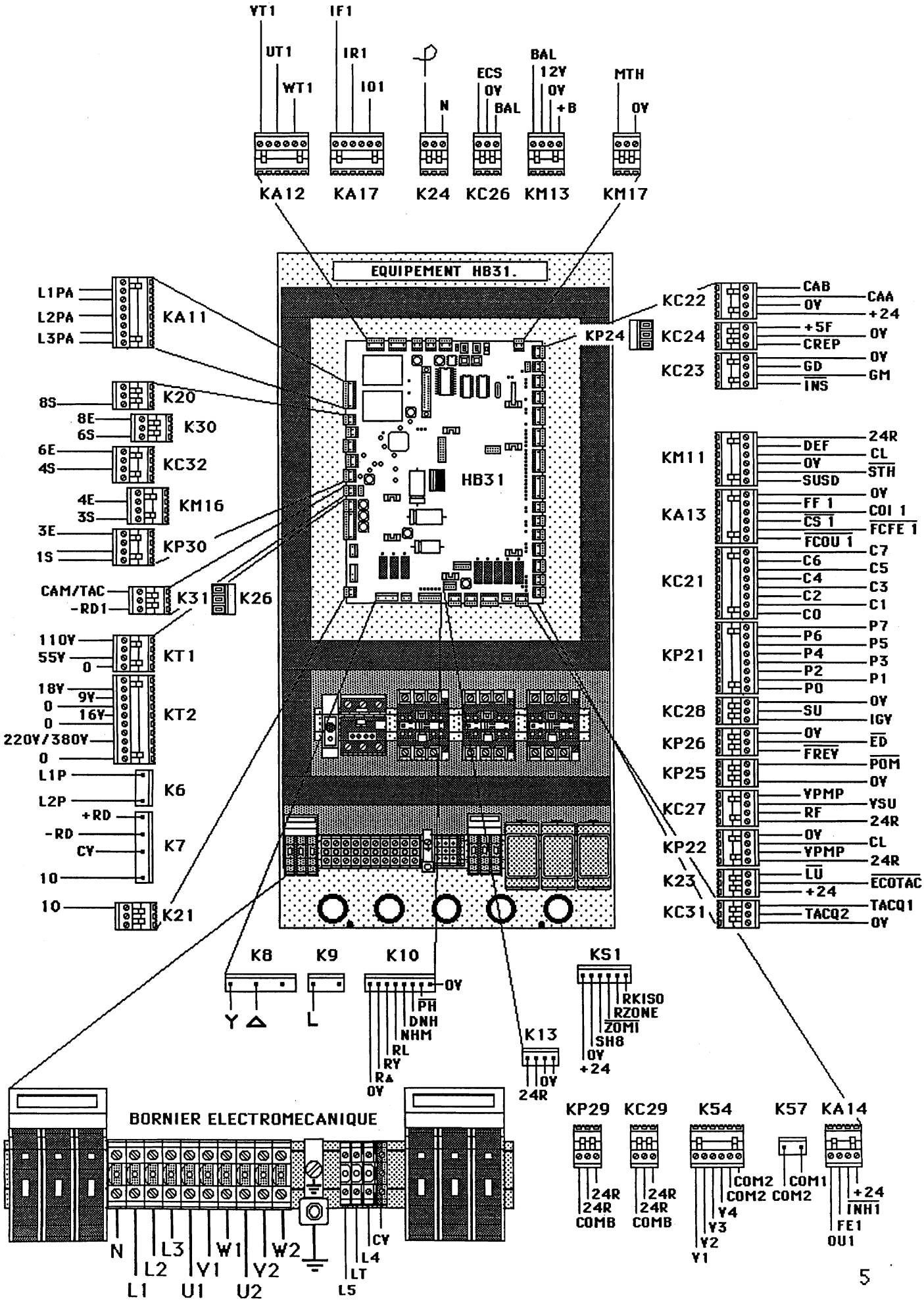
VOIR A LA PAGE SUIVANTE LA REPRESENTATION DES LIAISONS A EFFECTUER.

RACCORDEMENT MINIMUM POUR TOURNER EN REVISION.



QUAND LES SECURITES SONT ETABLIES POUR QUE L'APPAREIL PUISSE PARTIR, LES TROIS DIODES LUMINEUSES SITUEES SUR LE PORTEUR ET BAPTISEES 6, 8 ET 10 DOIVENT ETRE ALLUMEES.

3) LOCALISATION DES BORNIERS EN HB31.

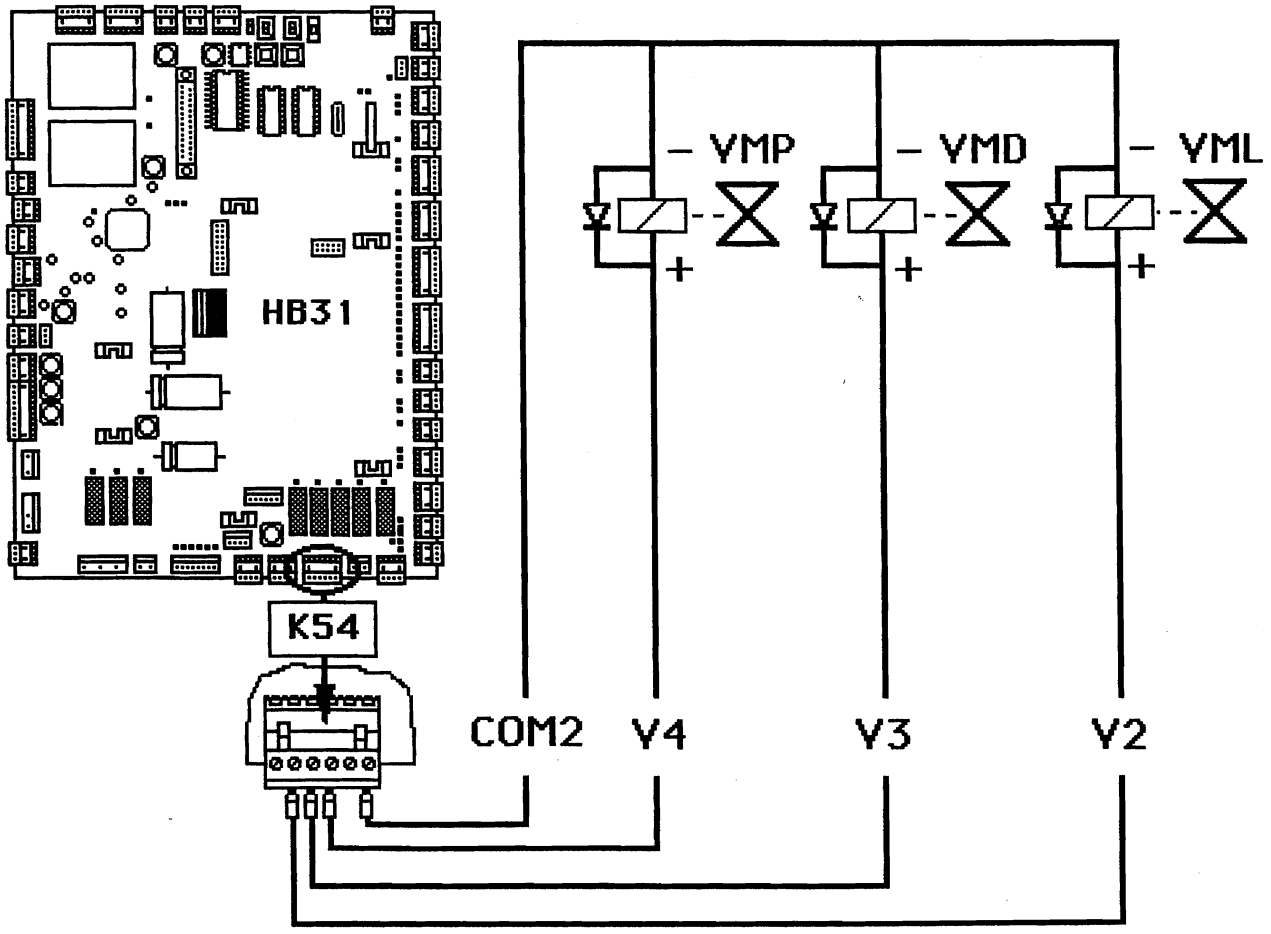


4) RACCORDEMENT DES ELECTROVANNES.

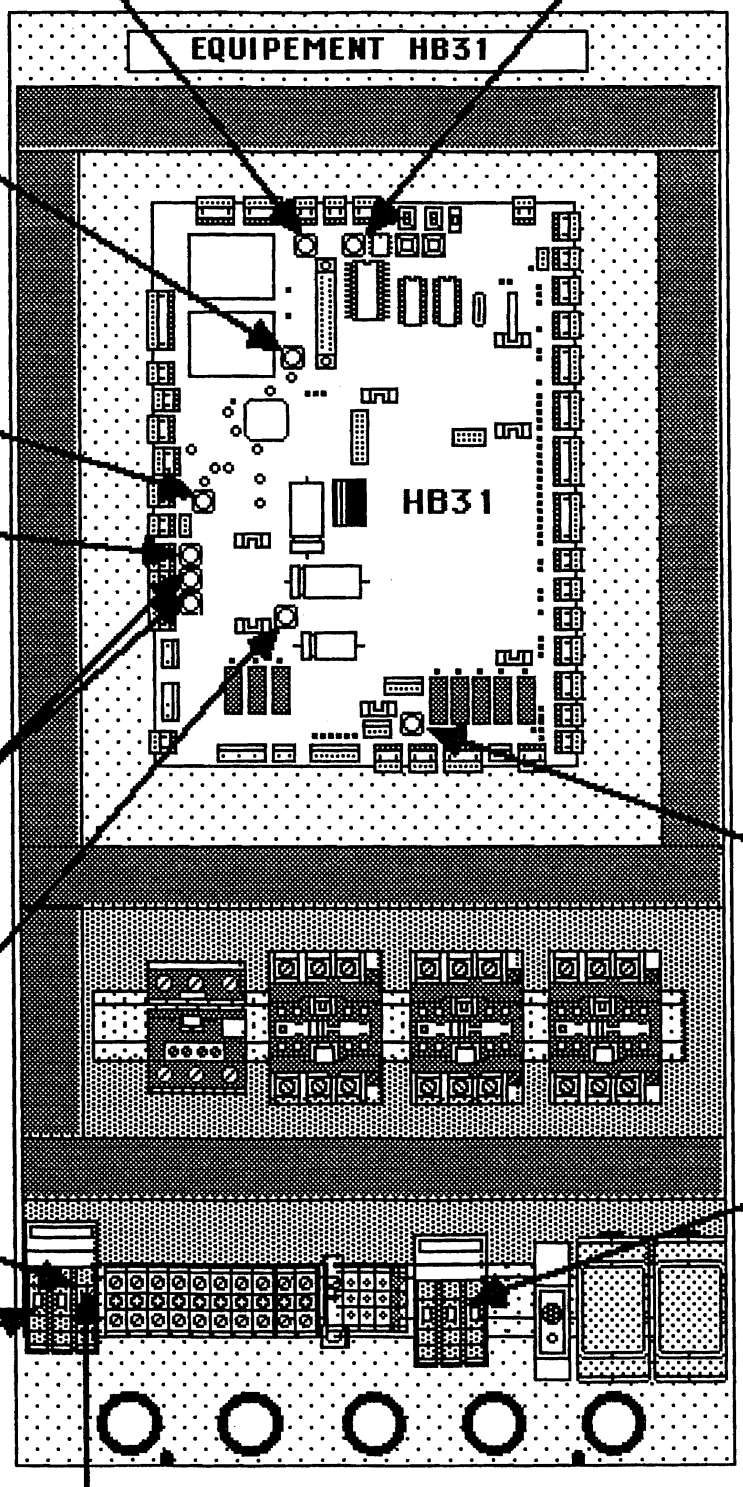
Lire dans le tableau ci-dessous la correspondance entre les électro-vannes de votre centrale hydraulique et les bornes de raccordements **V1**, **V2**, **V3** et **V4** de la manoeuvre **HB31**.
Raccorder en conséquence comme dans l'exemple donné en dessous du tableau.

" HB31 "	V1	V2	V3	V4	Type d'hydraulique Adresse 5B.
GMV-MART 3V		VML	VMD	VMP	00
GMV-MART 4V					
MORIS.		EA	EB	EY/D	00
OMAR.		EV2	EVD	EVS	00
H / C. ALGI.	DFV	UFV	DSV	USV	01
DOVER.	DFV	UFV	DSV	USV	02
BERINGER.élec	K3	K1	K4	K2	03
SPECIFIQUE.	GVD	GVM	PVD	PVM	04

Raccordement: **Exemple pour la centrale GMV-MARTINI 3 Vannes.**



5) EMPLACEMENT ET ROLE DES FUSIBLES EN HB31.



FU 10 (0,5A)
Protection secteur
du chargeur de la batterie
d'alarme.
Dim : 5 x 20

FU 11 (1,6A)
Protection de la
batterie d'alarme.
Dim : 5 x 20

FU 5 (1,6A)
Protection
de l'alimentation
de l'injection du moteur
de porte automatique.
Dim : 5 x 20

FU 1 (2A)
Protection de la chaîne
de sécurité.
Dim : 5 x 20

FU 2 (5A)
Protection de l'alimen-
tation 48V continu.
Dim : 5 x 20

FU 3 (5A) et FU 4 (5A)
Protection des
alimentations
+24 et +5F.
Dim : 5 x 20

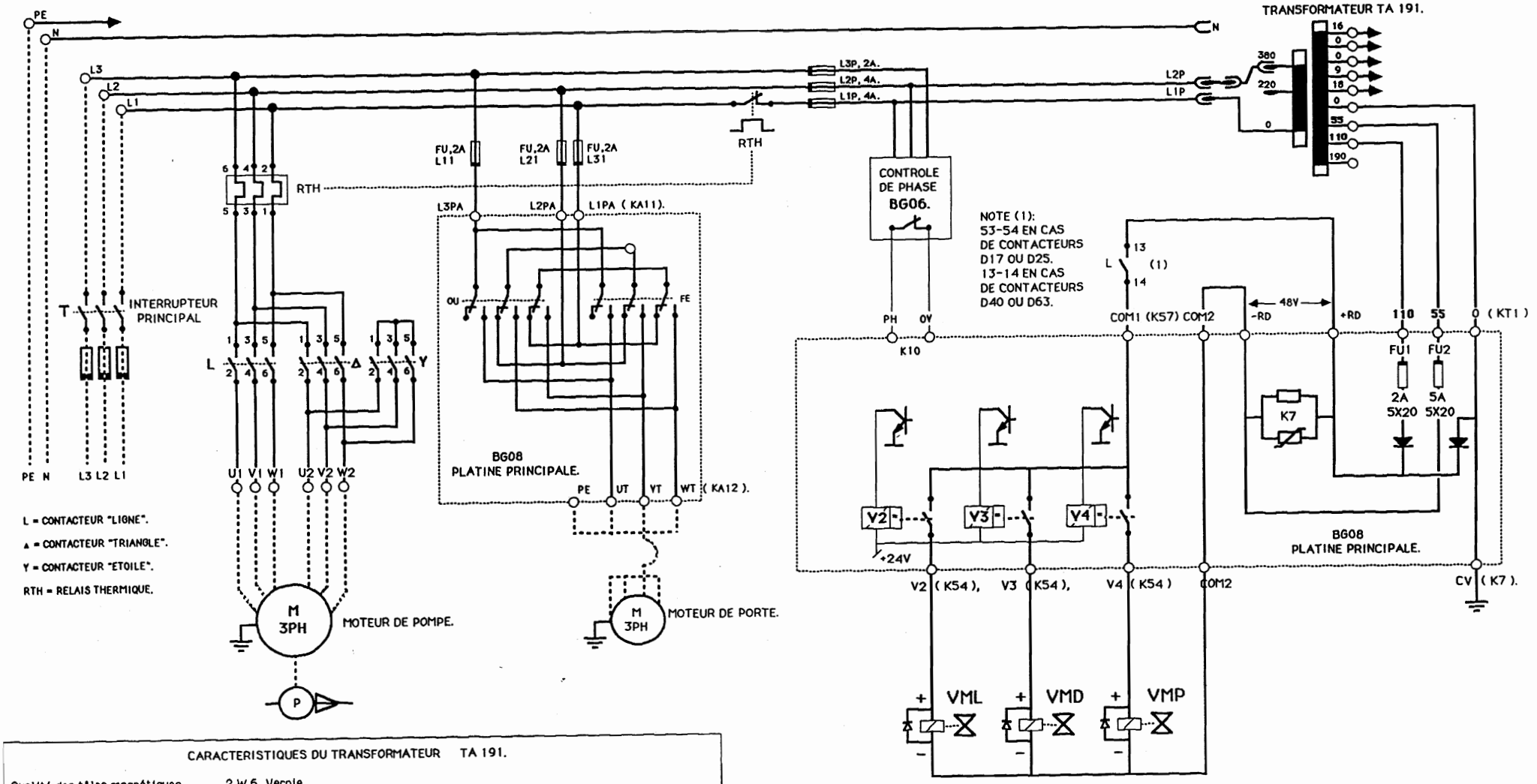
FU COMB (1,6 A)
Protection du
commun des
boutons appel
et envoi.
Dim : 5 x 20

FU 9 (2A)
Protection
de l'alimentation
du 24 R.
Dim : 5 x 20

L1PA, L2PA et
L3PA 3 x (2A)
Protection de
l'arrivée des
phases pour
l'alimentation
de l'opérateur
de porte.
Dim : 8,5 x 31,5

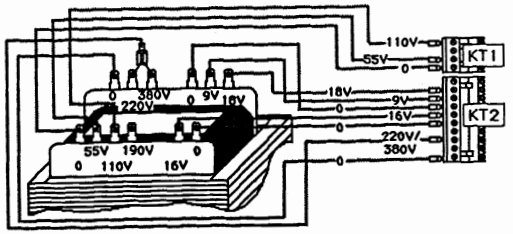
L1P, L2P 2 x (4A)
Protection du primaire
du transformateur
de l'équipement
(L1 et L2).
Dim : 8,5 x 31,5

L3P (2A) Protection de L3 pour l'option Relais de phase. Dim : 8,5 x 31,5



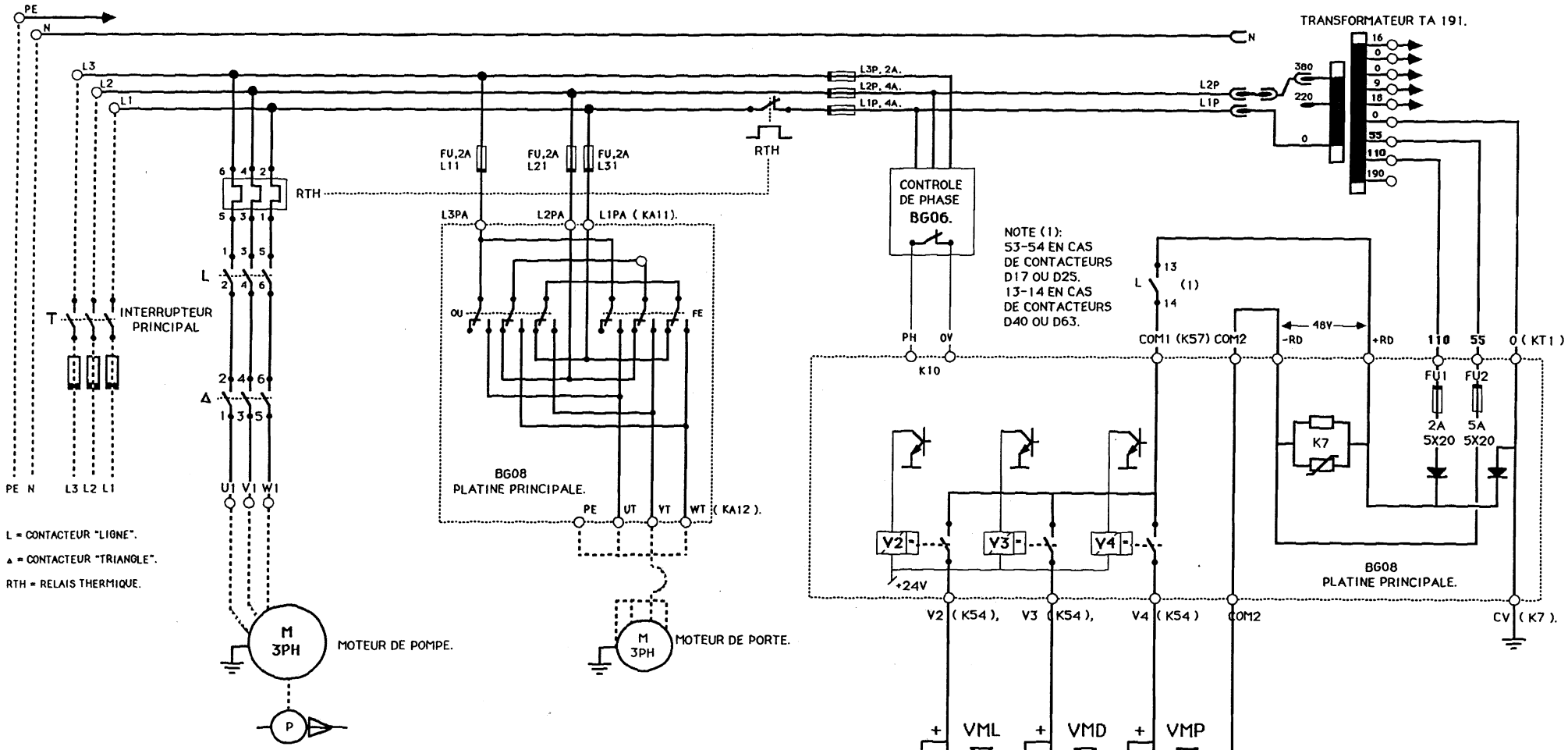
CARACTERISTIQUES DU TRANSFORMATEUR TA 191.

Qualité des tôles magnétiques 2 W 6 Vernie
Bobinage Cuivre imprégné sous vide et pression
Intensités admissibles
Primaire 220. 380 V
56/100 0A72 45/100 0A48
Secondaire NO 1 9V/18V 75/100 1A32
NO 2 22/110/190V 75/100 1A32
NO 3 16V 106/100 2A64
Les intensités sont données en régime continu.
Elles sont plus importantes en régime intermittant.
La puissance de dimensionnement du transformateur est de l'ordre de 200 VA.
Isolation Classe E.
Dimensions:Longeur 108 Largeur 90 Hauteur 120 Poids 4 500 Kg.



	COMMANDE MOTEUR DE POMPE, DE PORTE COMMANDE DES VANNES GMV	Armoire Typ : HB31. Nr d'Armoire : Nr d'installation : Dessiné le : 27/02/91 Feuille Nr : 2 Schéma Nr :
	AUTINOR	HB31/GMV/1P/YΔ/BL1/1

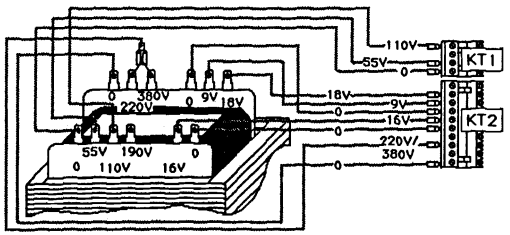
6) SCHEMAS ELECTROMECANIQUES.



SCHEMA ELECTROMECANIQUE.

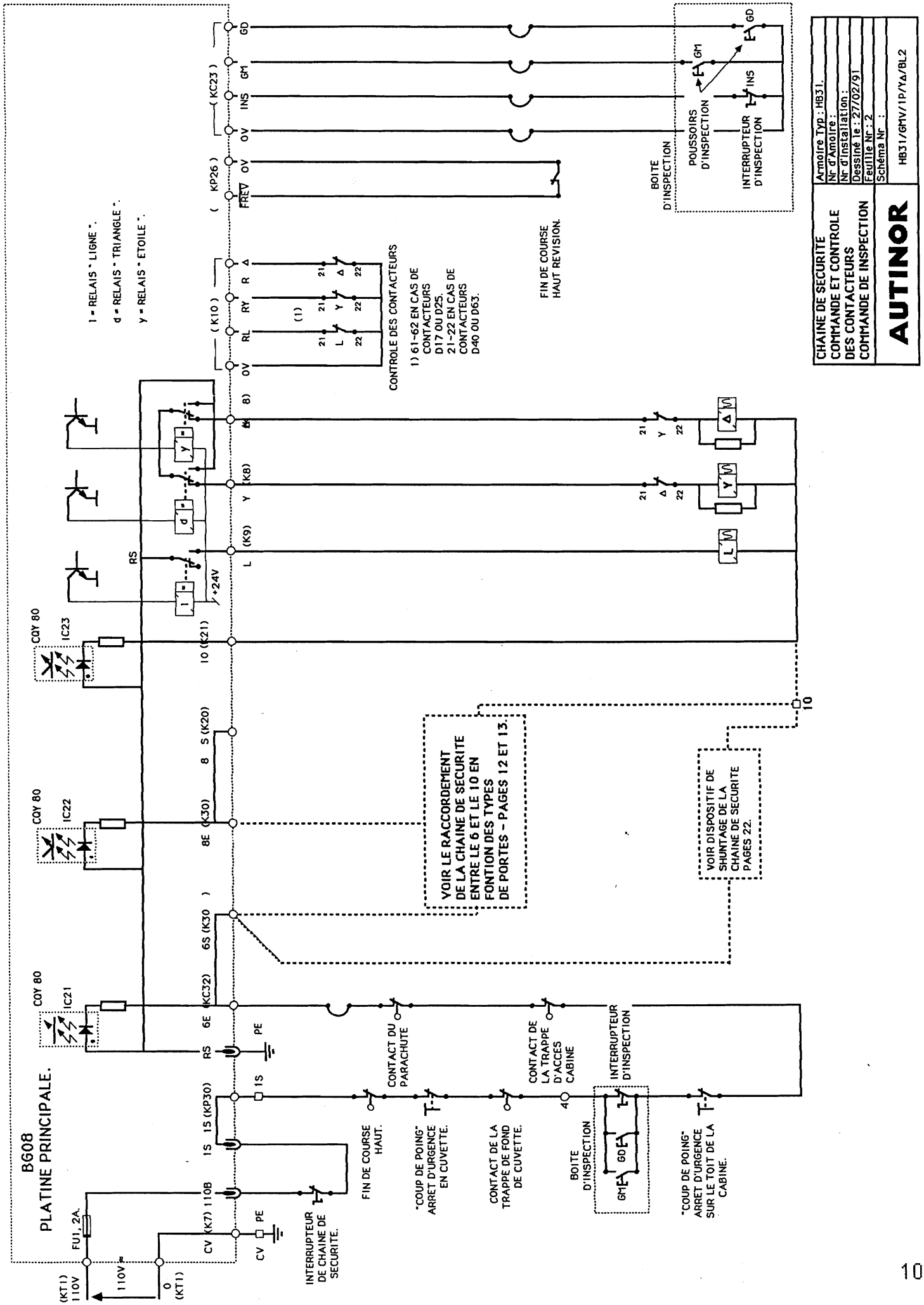
CARACTERISTIQUES DU TRANSFORMATEUR TA 191.

Qualité des tôles magnétiques 2 W 6 Vernie
Bobinage Cuivre Impregné sous vide et pression
Intensités admissibles
Primaire 220. 380 V
56/100 0A72 45/100 0A48
Secondaire NO 1 9V/18V 75/100 1A32
NO 2 22/110/190V 75/100 1A32
NO 3 16V 106/100 2A64
Les intensités sont données en régime continu.
Elles sont plus importantes en régime intermittant.
La puissance de dimensionnement du transformateur est de l'ordre de 200 VA.
Isolation Classe E.
Dimensions:Longeur108 Largeur 90 Hauteur 120 Poids 4 500 Kg.



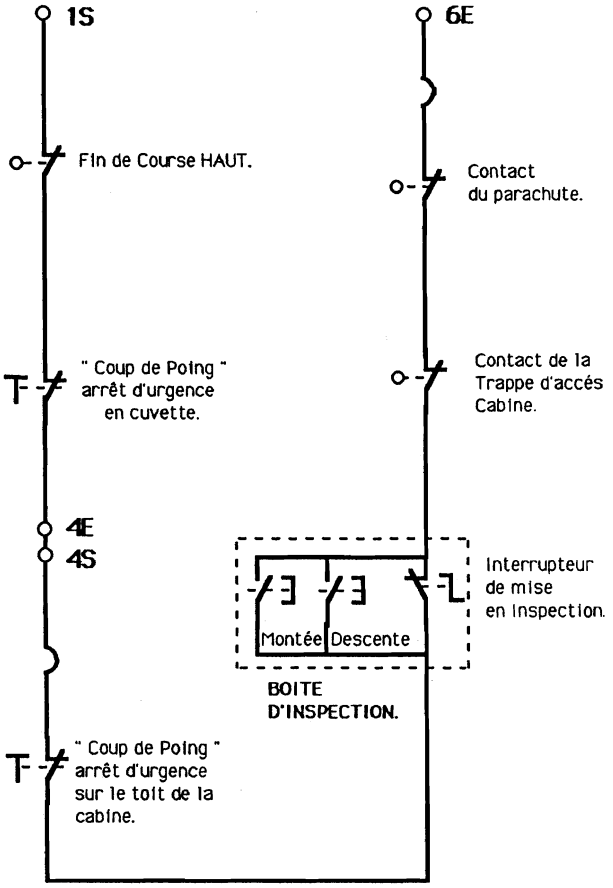
	COMMANDE MOTEUR DE POMPE, DE PORTE COMMANDE DES VANNES GMV	Armoire Typ : HB31. Nr d'Amoire : Nr d'installation : Dessiné le : 27/02/91 Feuille Nr : 2 Schéma Nr :
	AUTINOR	HB31/GMV/1P/YΔ/BL1,2

SCHEMA ELECTROMECANIQUE.

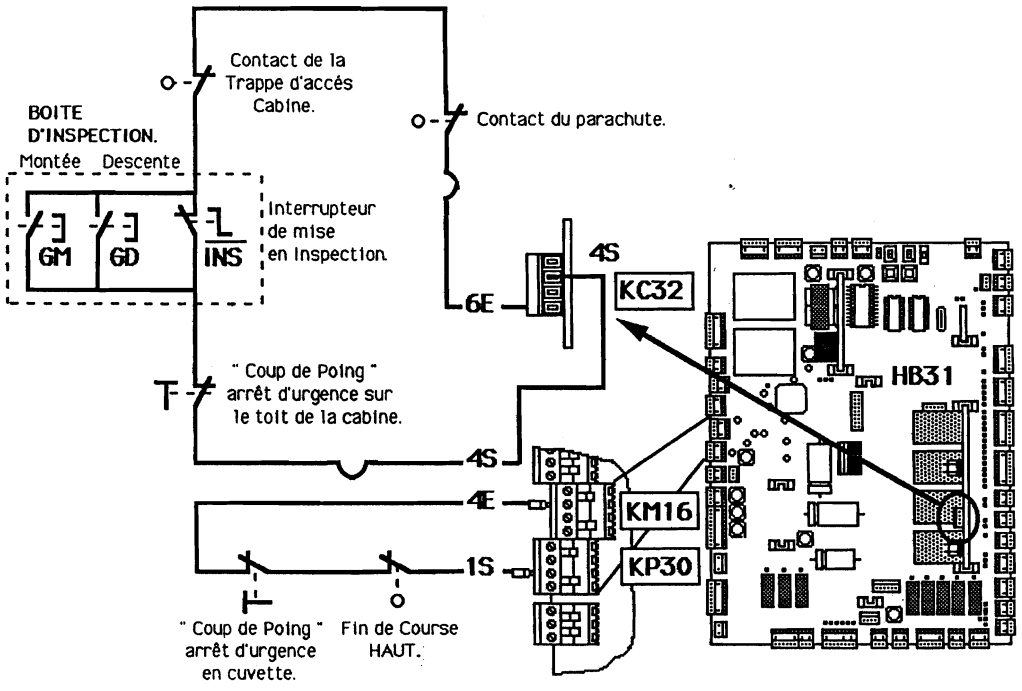


7) RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE ENTRE LE 1S ET LE 6E.

SCHEMA THEORIQUE:



RACCORDEMENT:



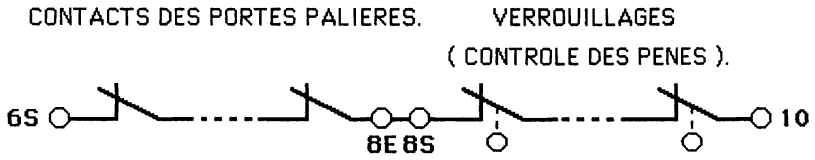
REMARQUE: LORSQUE LA HB31 N'EST PAS ÉQUIPÉE DU DISPOSITIF DE SHUNTAGE DE LA CHAINE DE SÉCURITÉ N66, IL FAUT RACCORDER LE 4S ET LE 6E SUR LE PORTEUR BG08.

8) RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE AU NIVEAU DES PORTES ENTRE LE 6S ET LE 10.

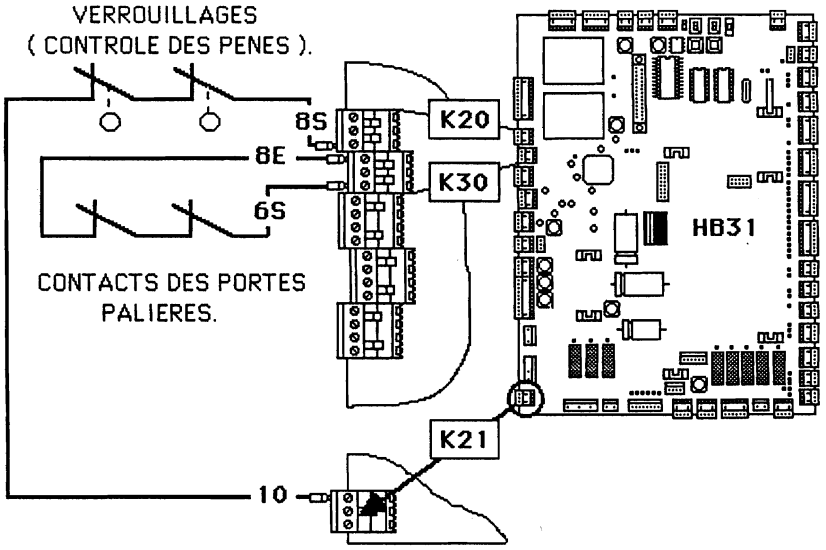
EN CAS DE DOUBLE SERVICE, RACCORDER LES CONTACTS DE MEME FAMILLE EN SERIE.

1) Cabine sans porte automatique, portes palières battantes (paroi lisse).

SCHEMA THEORIQUE:

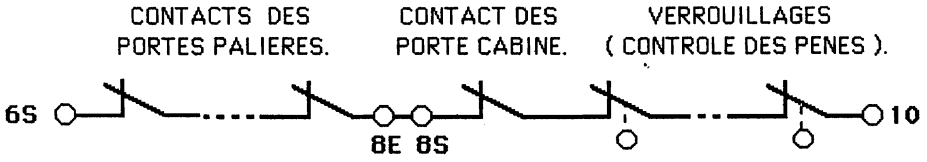


RACCORDEMENT:

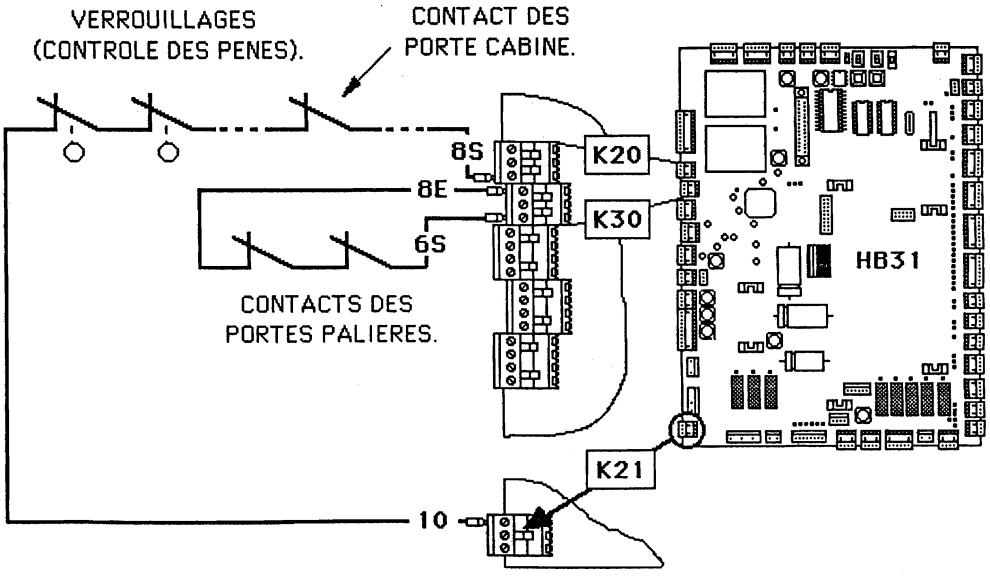


2) Cabine équipée d'une porte automatique, portes palières battantes.

SCHEMA THEORIQUE:

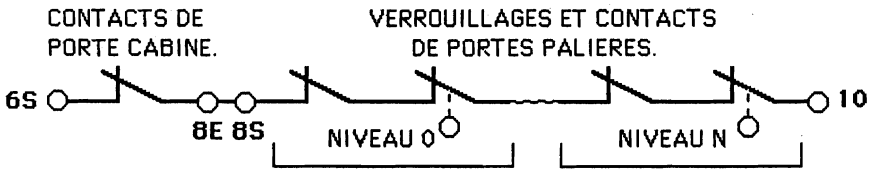


RACCORDEMENT:

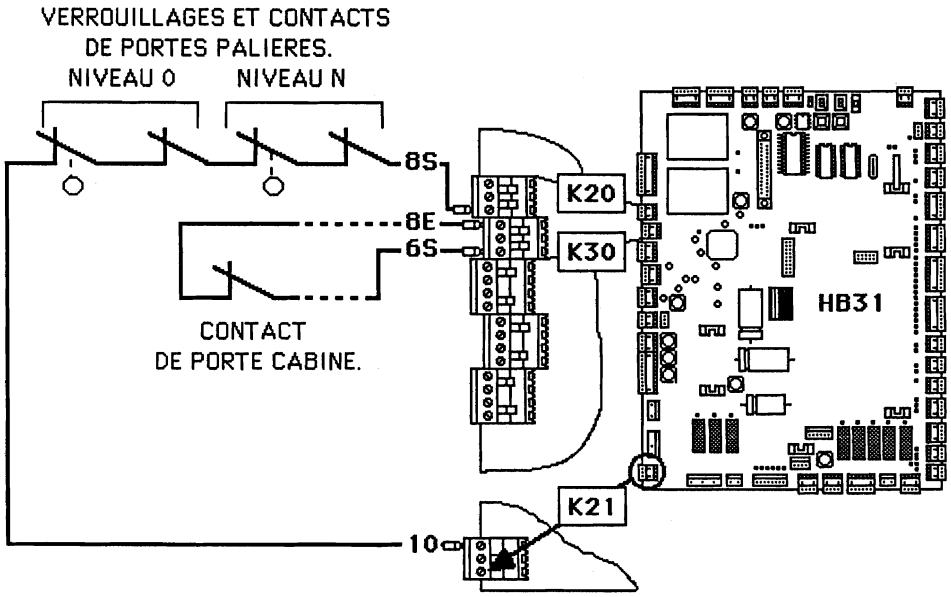


3) Cabine équipée d'une porte automatique, porte palière automatique.

SCHEMA THEORIQUE:

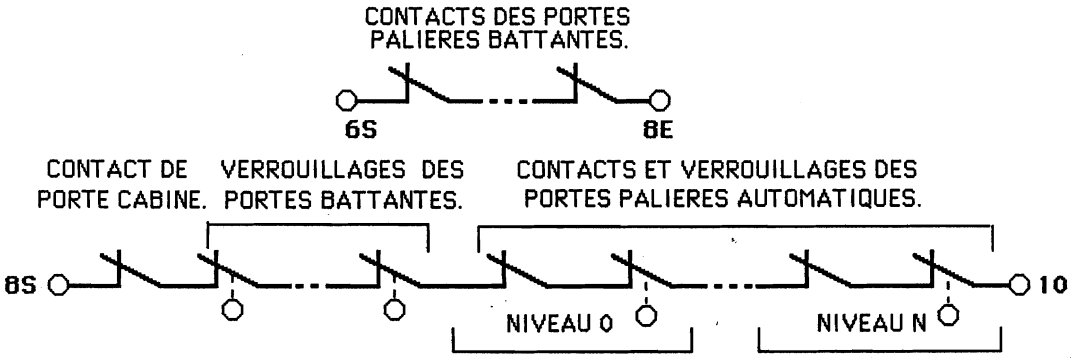


RACCORDEMENT:

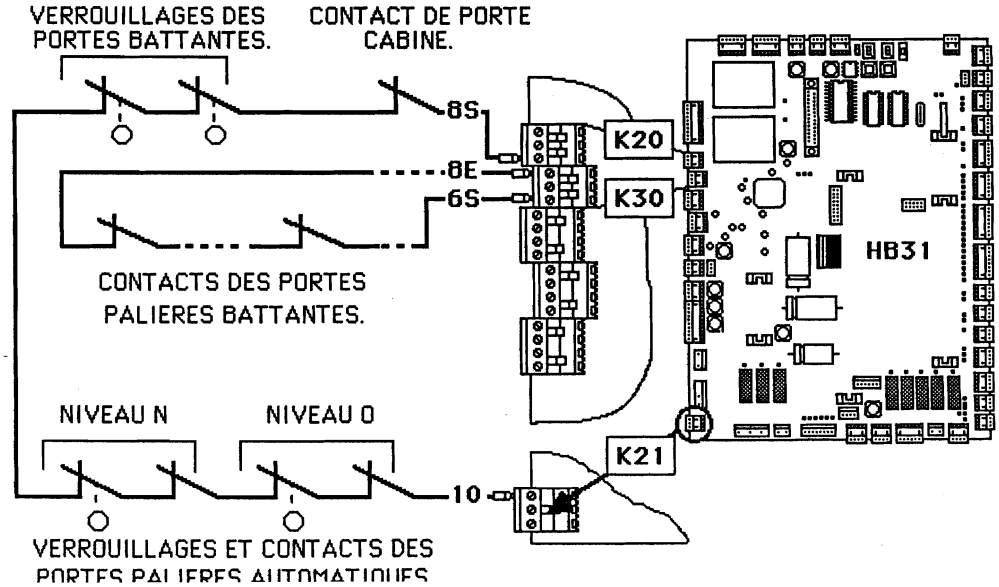


4) Cabine équipée d'une porte automatique, portes palières battantes ou automatique à certains niveaux.

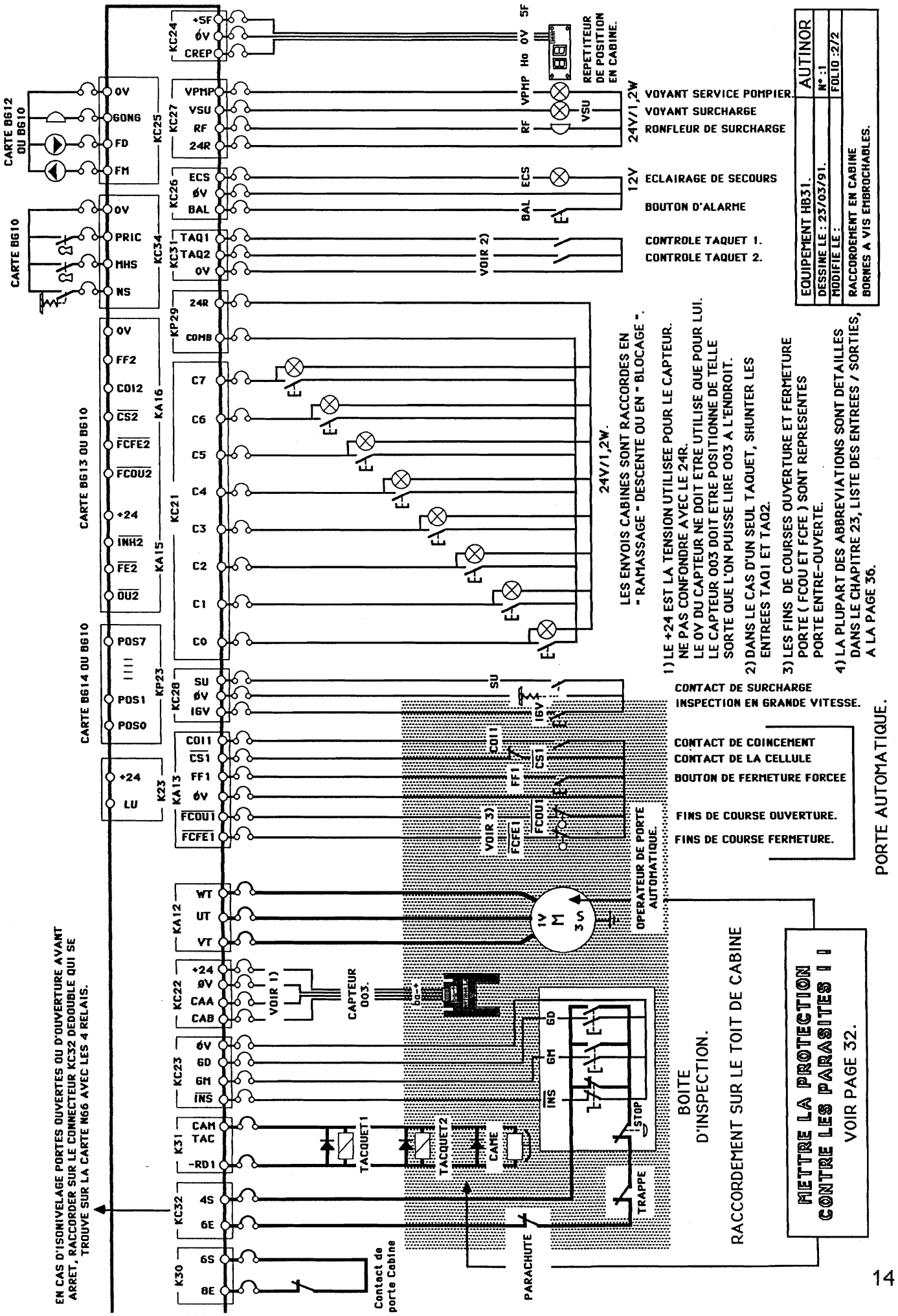
SCHEMA THEORIQUE:



RACCORDEMENT:

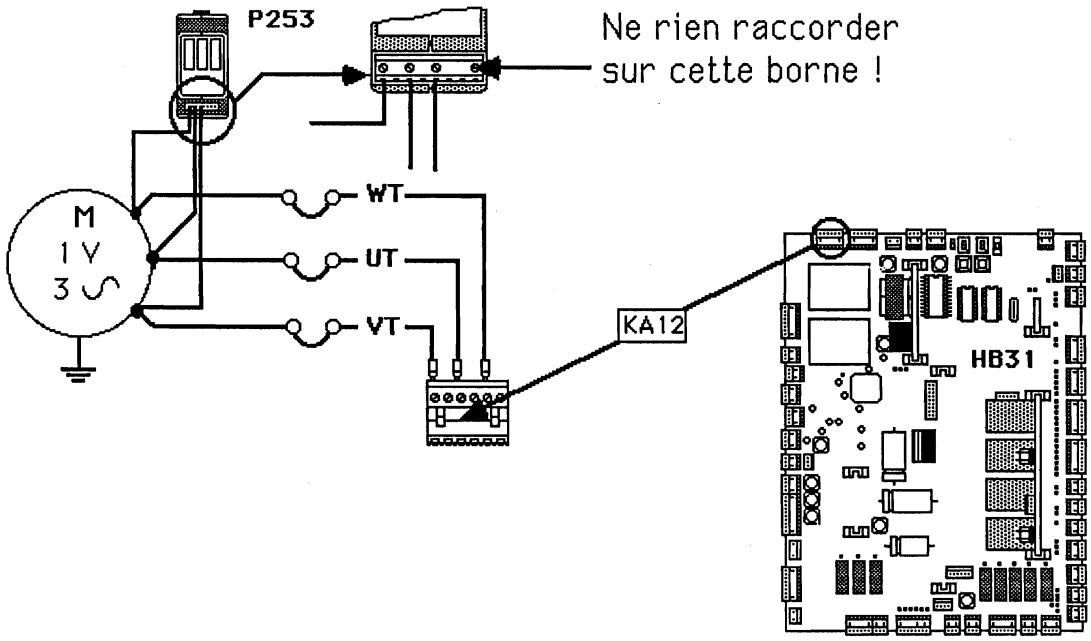


9) SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS EN CABINE.

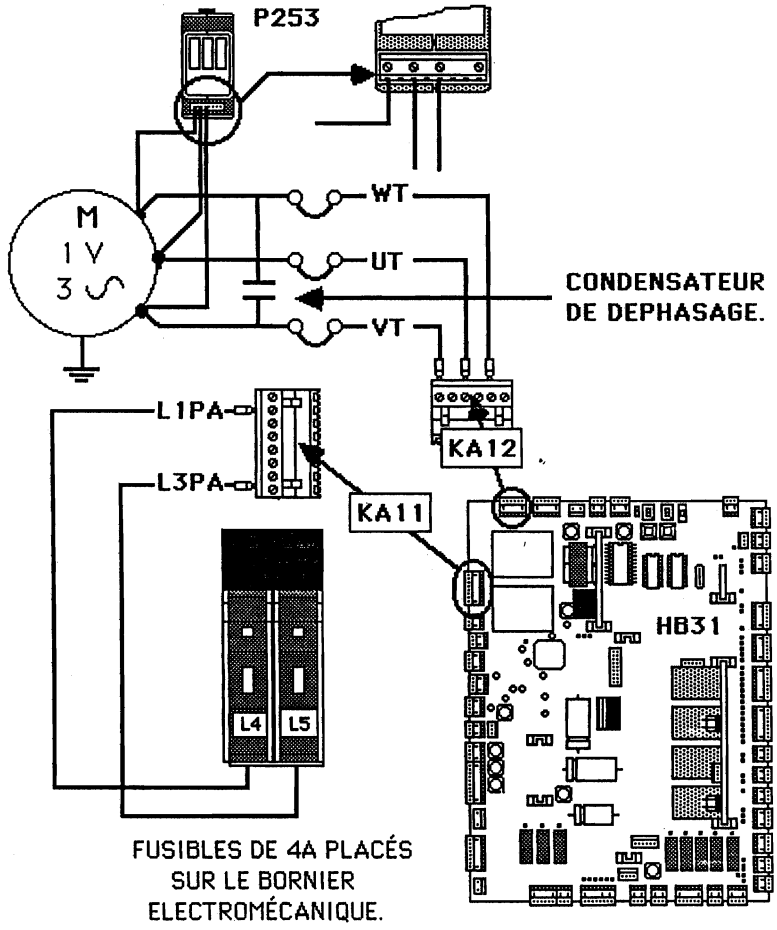


10) RACCORDEMENT DU MOTEUR DE L'OPERATEUR DE PORTE.

1) Moteur TRIPHASE: Raccorder comme indiqué ci-dessous.



2) Moteur TRIPHASE piloté en monophasé avec condensateur de déphasage. Raccorder comme indiqué ci-dessous.



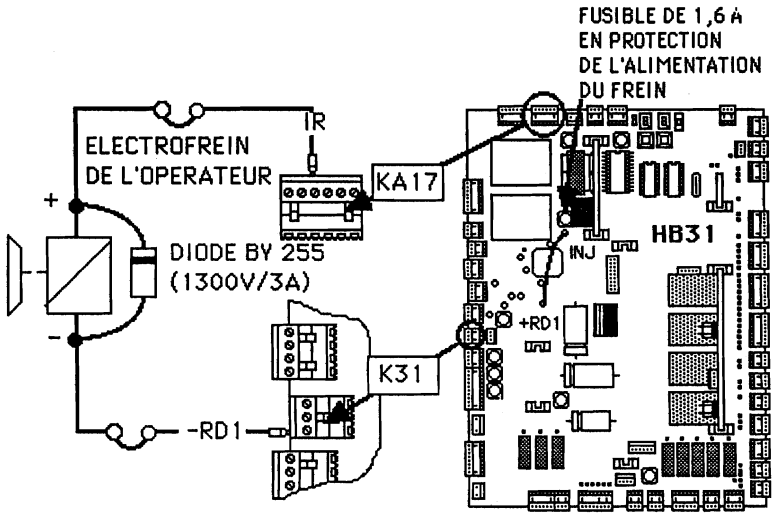
REMARQUES:

Il faut impérativement mettre les protections Moteurs appropriées. Les fils de raccordement doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24V).

11) RACCORDEMENT DE L'ELECTROFREIN ET DE L'INJECTION DU MOTEUR DE L'OPERATEUR.

1) Raccordement de l'électrofrein:

Ce frein est destiné à bloquer la porte à la fin de chaque mouvement.
48V/3A, c'est la tension dont dispose en standard la HB31.
Pour l'utiliser pour le frein, il suffit de mettre le stapp entre +RD1 et INJ et de raccorder comme représenté ci-dessous:

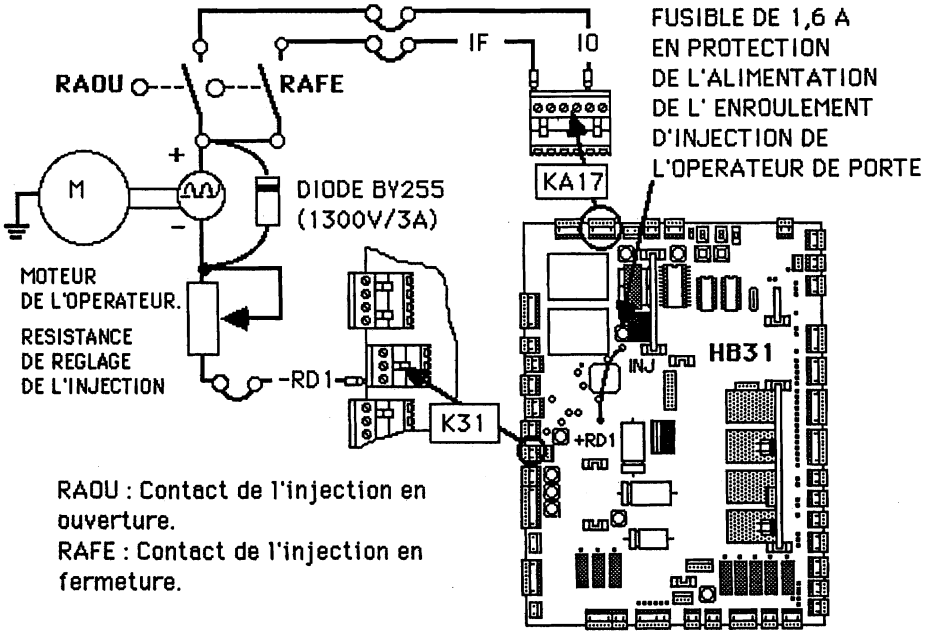


2) Raccordement de l'injection:

L' injection de courant continu permet de ralentir la fermeture et l'ouverture de la porte par l'intermédiaire de contacts supplémentaires:

RAOU = contact de RAlentissement à l'OUverture.
RAFE = contact de RAlentissement à la FErmeture.

Raccorder comme indiqué ci-dessous:



Remarques: **TRES IMPORTANT ! ! !**

La somme des consommations sur le 48V CAME, VANNES Etc . . . . .
. . . . ne doit pas dépasser 3 Ampères.
Il est impératif de mettre une diode BY255 (1300V/3A) en inverse et le plus prés possible de la bobine du frein ou de l'injection.
La protection de l'alimentation est assurée par le fusible FU 5.
Les fils de raccordement doivent impérativement être insérés dans le pendentif " FORCE " (tensions supérieures à 24 V).

12) SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS AU PALIER, EN GAINE ET EN MACHINERIE.

LE RACCORDEMENT DU MOTEUR DE POMPE CORRESPOND A UN DEMARRAGE ETOILE-TRIANGLE.

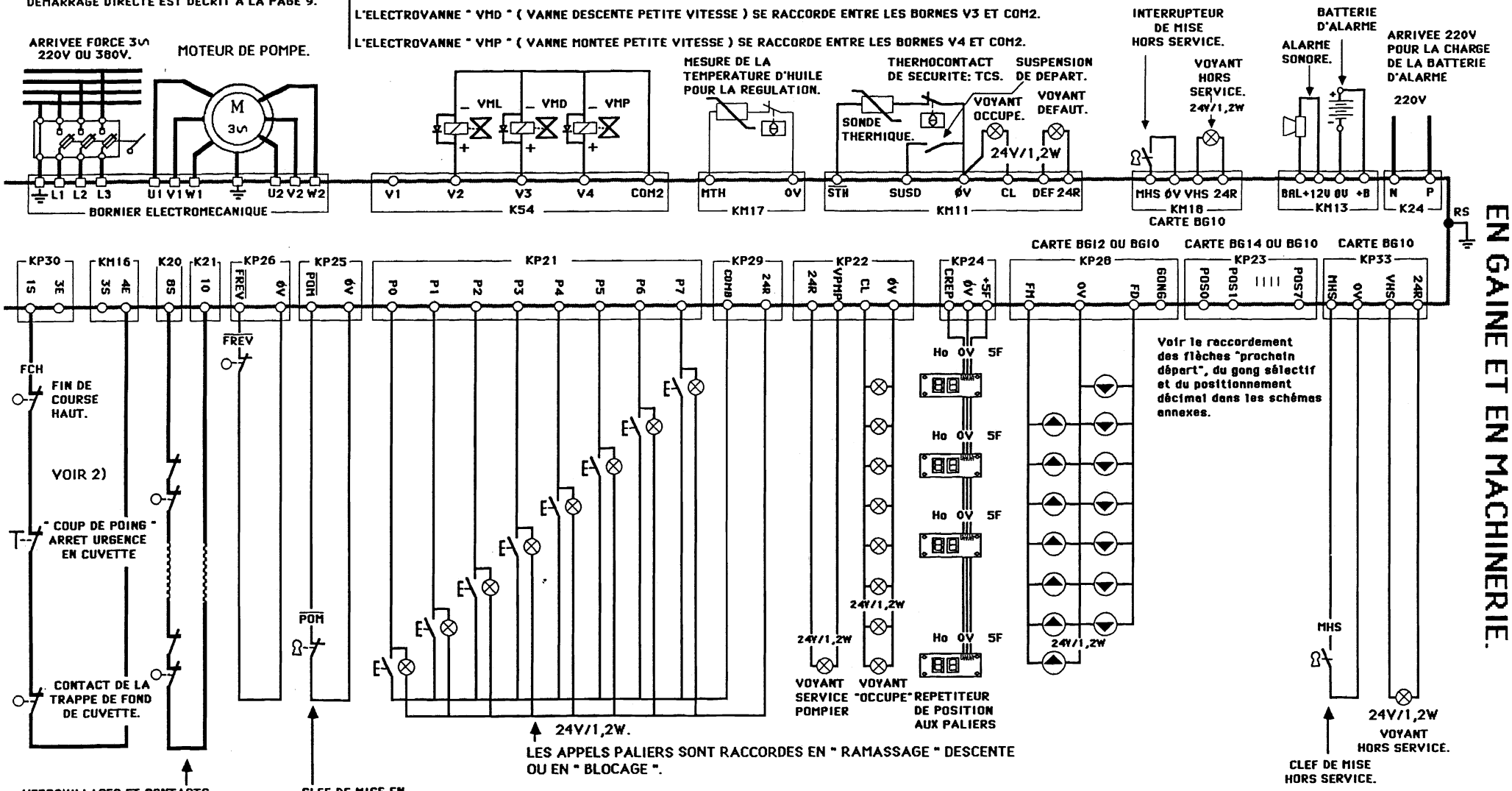
LE RACCORDEMENT DU MOTEUR DE POMPE POUR UN DEMARRAGE DIRECTE EST DECRIT A LA PAGE 9.

L'EXEMPLE DE RACCORDEMENT DES VANNES CONCERNE UNE CENTRALE HYDRAULIQUE DE TYPE " GMV MARTINI ". POUR LE RACCORDEMENT DES VANNES CONCERNANT D'AUTRES TYPES D'HYDRAULIQUES, VOIR A LA PAGE 6.

L'ELECTROVANNE " VML " (VANNE GRANDE VITESSE) SE RACCORDE ENTRE LES BORNES V2 ET COM2.

L'ELECTROVANNE " VMD " (VANNE DESCENTE PETITE VITESSE) SE RACCORDE ENTRE LES BORNES V3 ET COM2.

L'ELECTROVANNE " VMP " (VANNE MONTEE PETITE VITESSE) SE RACCORDE ENTRE LES BORNES V4 ET COM2.



1) LE RACCORDEMENT DE LA CHAINE DE SECURITE ENTRE LE 6S ET LE 10 CORRESPOND A CELUI A EFFECTUER DANS LE CAS DE PORTES AUTOMATIQUES CABINES ET PALIERES.

2) LES CONTACTS REPRESENTES DANS CE SCHEMA NE LE SONT QU'A TITRE INDICATIF.

3) LA PLUPART DES ABBREVIATIONS SONT DETAILLES DANS LE CHAPITRE 23, LISTE DES ENTREES / SORTIES, A LA PAGE 36.

EQUIPEMENT HB31	AUTINOR
DESSINE LE : 23/03/91	PAR CK
SCHEMA-BLOC DES RACCORDEMENTS AU PALIER, EN GAINE ET EN MACHINERIE.	

13) RACCORDEMENT DES APPELS PALIERS EN RAMASSAGE DESCENTE ET MONTEE.

Principe:

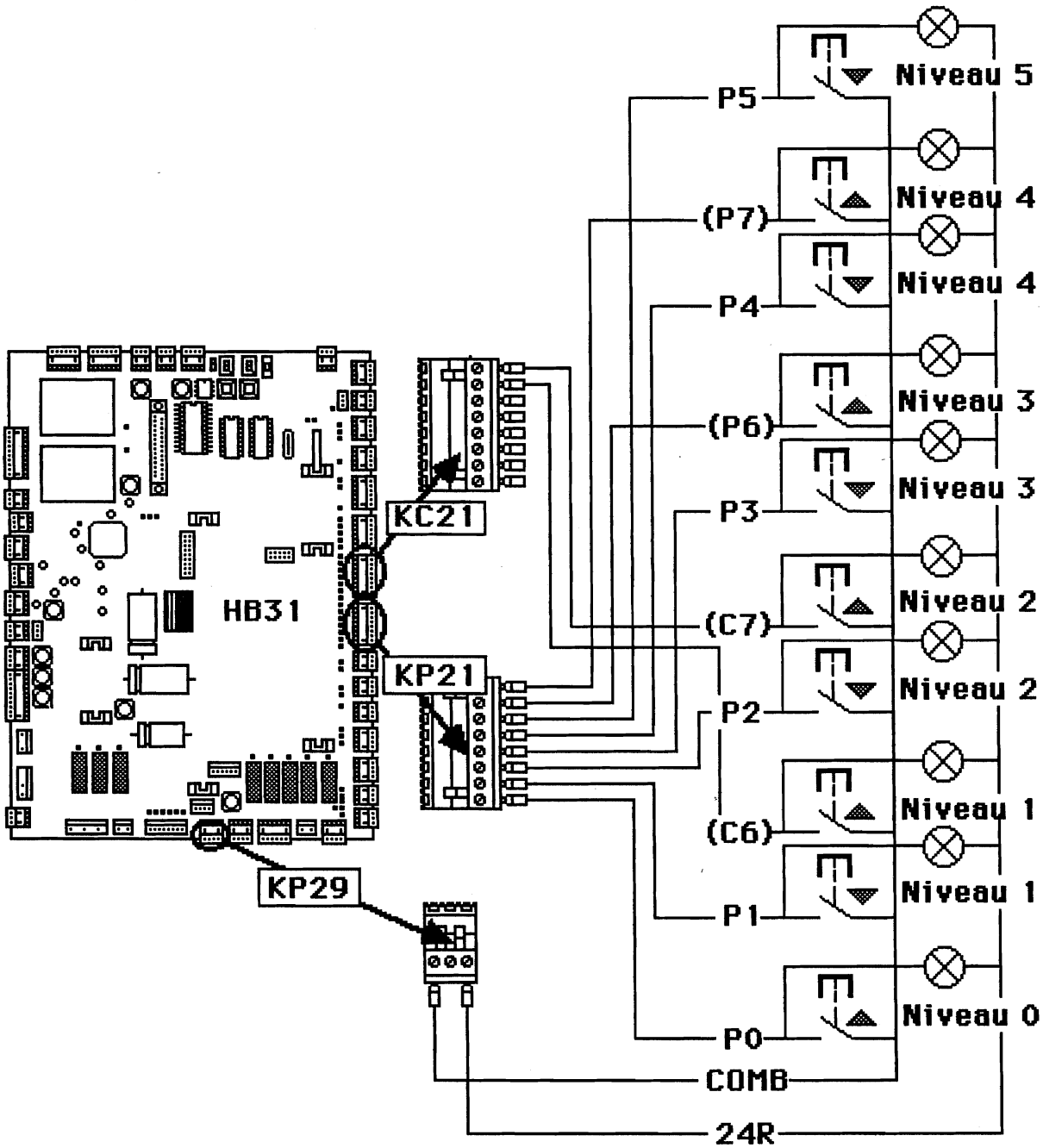
La **HB31** offre la possibilité de gérer une configuration de **6 niveaux ramassage Descente et Montée**.

Dans ce cas, **6** envois Cabines ainsi que **10** Appels Paliers sont nécessaires.

Les envois Cabines sont à raccorder sur les entrées **C0** à **C5** (**KC21**).

Les **10** Appels Paliers sont à raccorder comme représenté ci-dessous.

Raccordement:



Remarques:

L'entrée **C7** est utilisée pour l'appel Palier pour **MONTER** au niveau **2**.

L'entrée **C6** est utilisée pour l'appel Palier pour **MONTER** au niveau **1**.

L'entrée **P7** est utilisée pour l'appel Palier pour **MONTER** au niveau **4**.

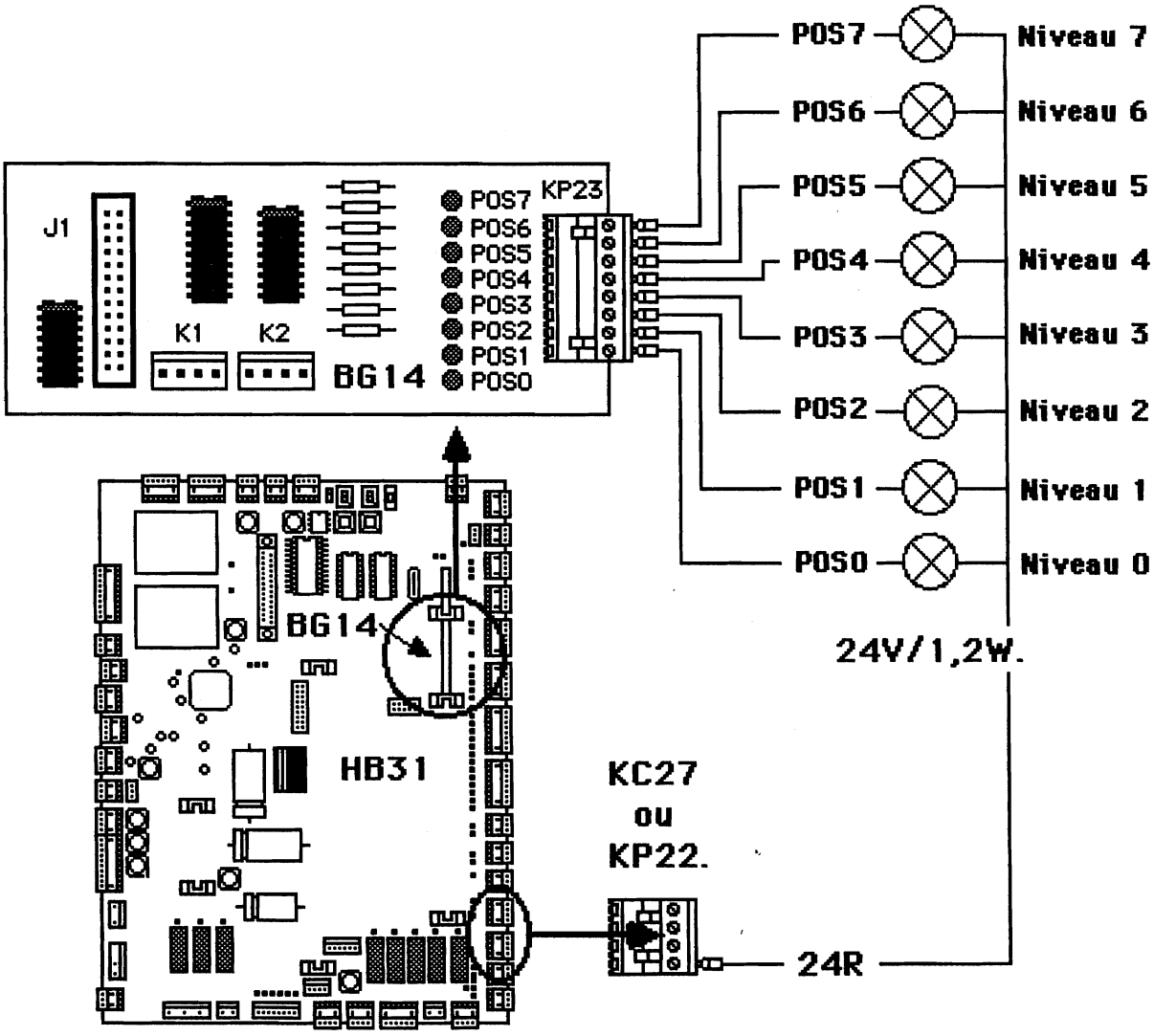
L'entrée **P6** est utilisée pour l'appel Palier pour **MONTER** au niveau **3**.

14) LE POSITIONNEMENT DECIMAL AU PALIER OU EN CABINE.

Fonction:

L'indicateur décimal est constitué d'autant de lampe qu'il y a de niveaux et uniquement celle correspondant à la position de la cabine s'allume.
L'utilisation de cette fonction nécessite la carte option **BG10** OU **BG14**.

Raccordement:



Exemple de raccordement pour un 8 niveaux.

Le raccordement est effectué avec la carte option BG14.

Remarques:

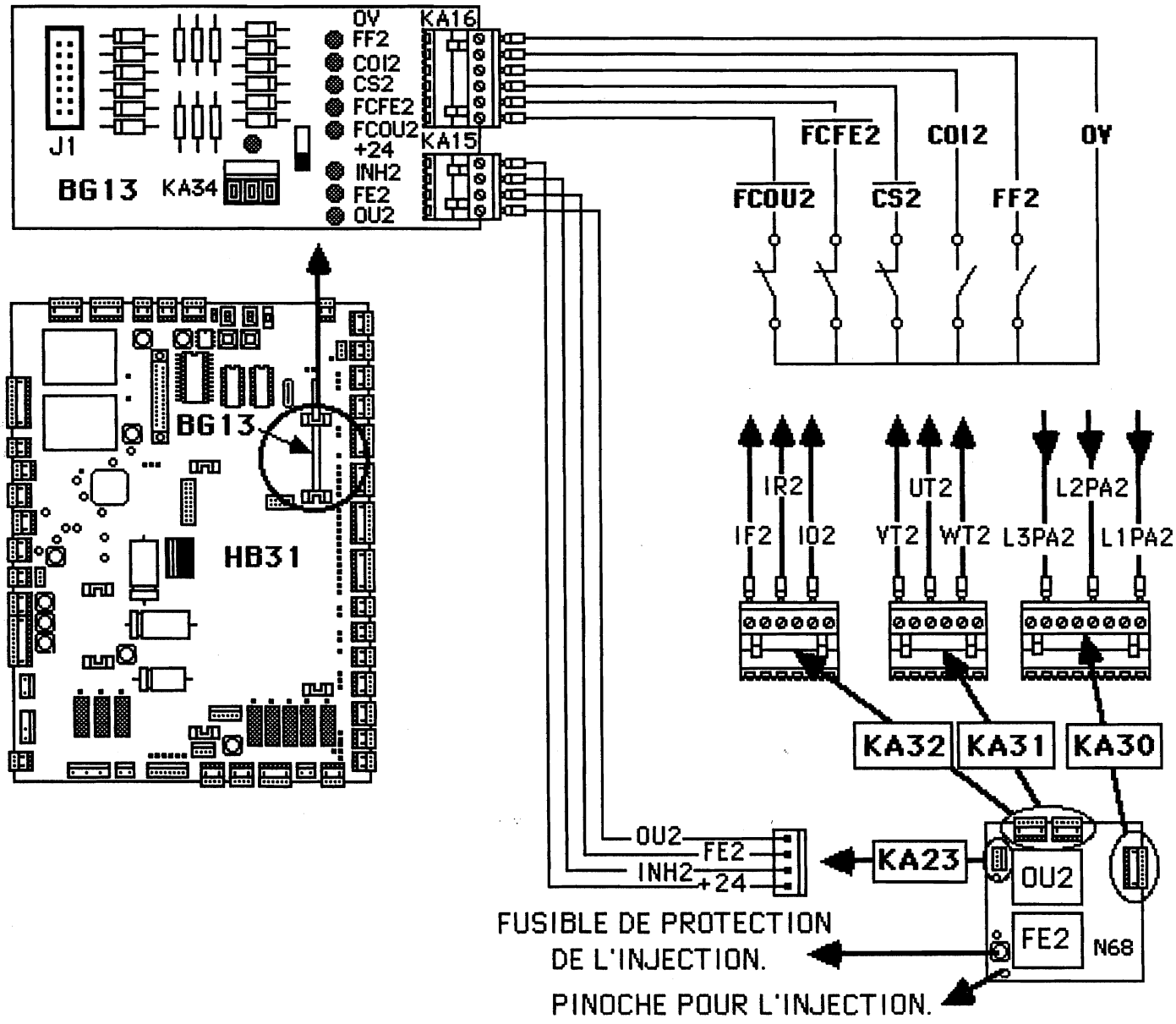
Les fils de raccordement des lampes de l'indicateur décimal, le **24R**, **POS0** à **POSN** doivent être insérés parmis les conducteurs basses tensions (inférieures ou égales à 24V).

15) DEUXIEME PORTE AUTO AVEC BG13 + N68.

Fonction:

La carte porte Automatique deuxième service (Réf **N68**) est nécessaire en cas de double service à gérer. Les raccordements " **FORCE** " se font sur la carte **N68** alors que les connections pour la " **GESTION** " de la **porte 2** telles que **FCOU2, FCFE2, COI2, FF2, CS2, OU2 et FE2** sont réalisées sur la carte **BG13**.

Raccordement:

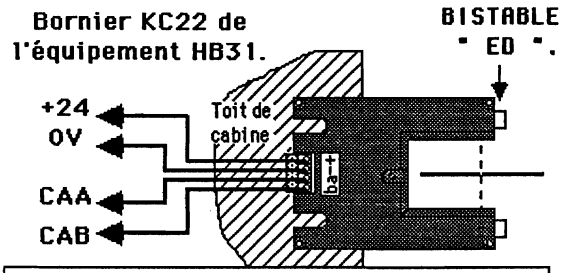


Remarques:

Les fils de raccordement " **FORCE** " doivent être insérés dans **le pendentif " force "** (tensions supérieures à 24V) alors que les fils de raccordement pour la " gestion " de la porte seront insérés dans le **pendentif " basses tensions "**.

16) MONTAGE DE LA BANDE ET DU CAPTEUR 003.

RACCORDEMENT DU CAPTEUR 003.



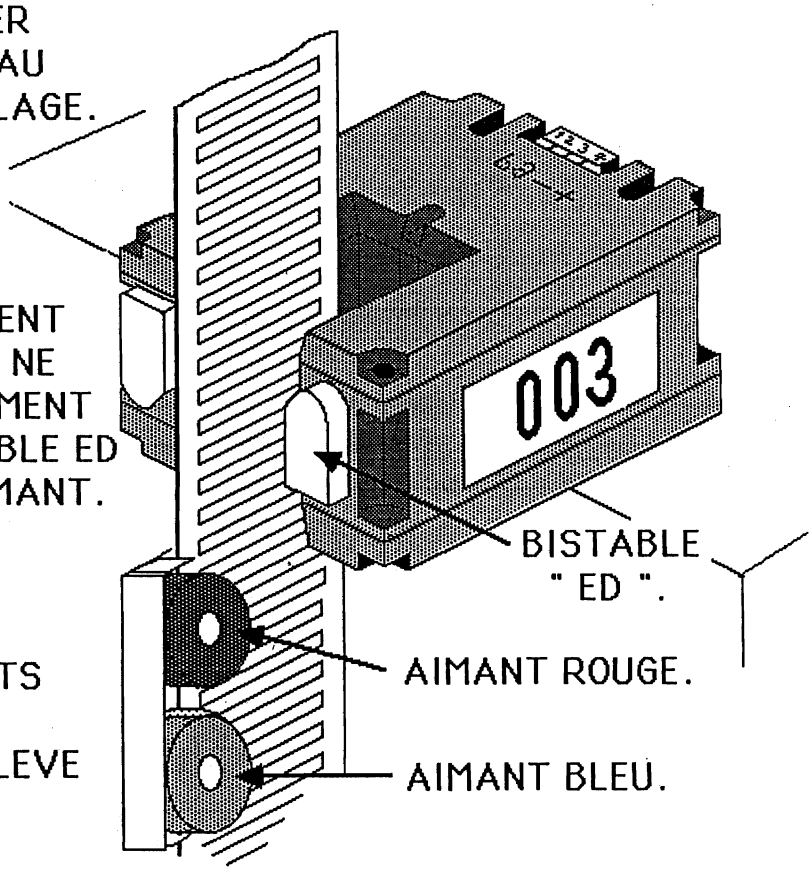
Le +24 et le 0V du connecteur KC22 ne doivent être utilisés que pour l'alimentation du capteur uniquement !

NE PAS POSITIONNER LE CAPTEUR PRES D'UNE SOURCE LUMINEUSE TROP INTENSE (HUBLOTS D'ECLAIRAGE EN GAINE).

ATTENTION DE NE PAS FRAGILISER LA BANDE EN LA PLIANT AU NIVEAU DES TROUS AU MOMENT DU DEBALLAGE.

LA BANDE DOIT ETRE SUFFISAMMENT TENDUE DE TELLE SORTE QU'ELLE NE BOUGE PAS PENDANT LE DEPLACEMENT DE L'APPAREIL ET QUAND LE BISTABLE ED DU CAPTEUR PASSE DEVANT L'AIMANT.

LE POSITIONNEMENT DES AIMANTS SE FAIT PLUS TARD DANS LE CHAPITRE 19) , AU MOMENT DU RELEVE AUTOMATIQUE DES NIVEAUX.

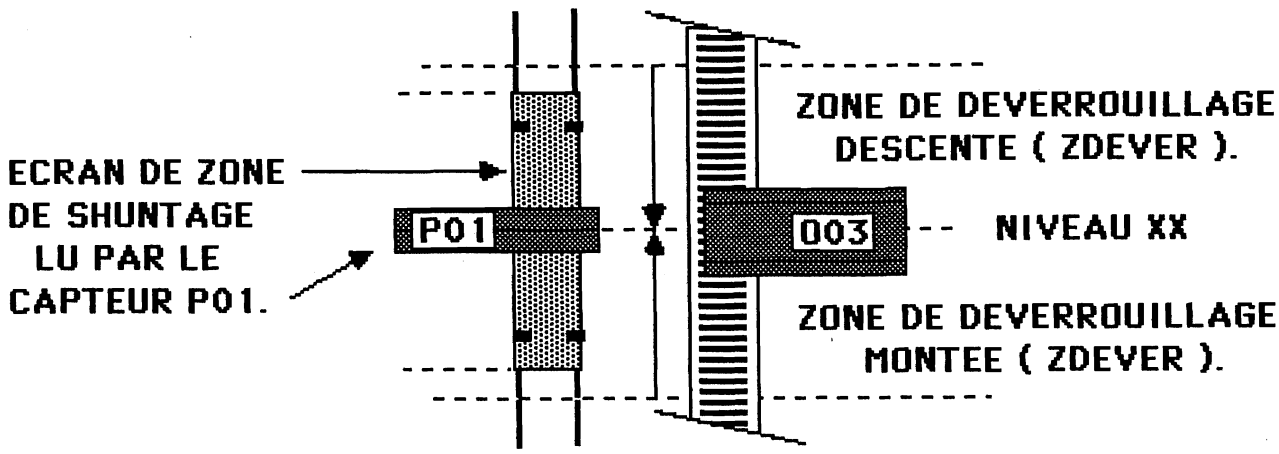


<u>REMARQUES</u>:

Les composants optoélectroniques sont positionnés avec grande précision dans le capteur 003. Pour cette raison, il est indipensable de monter l'étrier métallique qui est livré avec le capteur afin d'éviter toute déformation du plastique pendant le serrage.

L'aimant ED sera pincé sur la bande crantée. Si la bande n'est pas grasse, il n'y a pas de glissement des aimants. Néanmoins, il est possible, lors des manoeuvres d'inspections, que le technicien d'entretien les " accroche " par inadvertance. Se pose alors à lui le problème du repositionnement. Pour cette raison, il est conseillé, aprés réglage précis des aimants, de repérer la position de ceux-ci en collant de part et d'autre un adhésif rouge " à fleur " de l'aimant rouge ainsi qu'un adhésif bleu " à fleur " de l'aimant bleu.

17) MONTAGE DES ECRANS DU DISPOSITIF DE SHUNTAGE DE LA CHAINE DE SECURITE POUR L'OPTION ISONIVELAGE PORTES OUVERTES OU L'OUVERTURE AVANT ARRET.


ECRAN DE ZONE DE SHUNTAGE LU PAR LE CAPTEUR P01.
P01
003
ZONE DE DEVERROUILLAGE DESCENTE (ZDEVER).
NIVEAU XX
ZONE DE DEVERROUILLAGE MONTEE (ZDEVER).

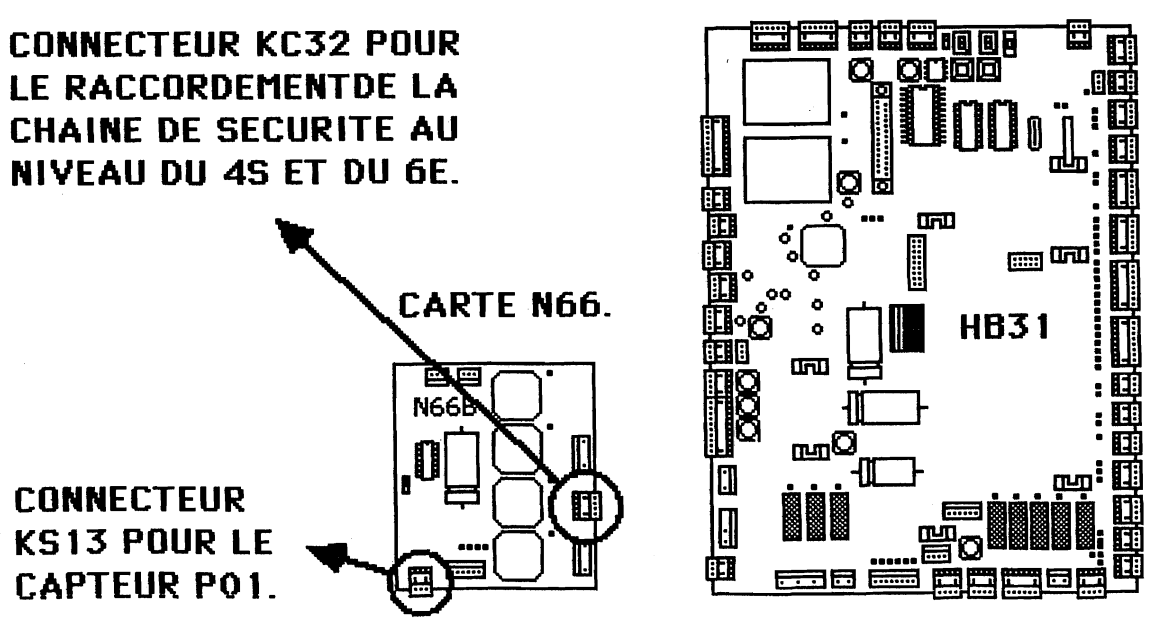
Principe:

L'isonivelage portes ouvertes ou l'ouverture avant arrêt sont des options qui nécessitent un dispositif de shuntage de la chaine de sécurité au niveau des portes. La carte **N66** associée à son capteur de zone **P01** réalise, avec les précautions d'usages, ce shuntage.

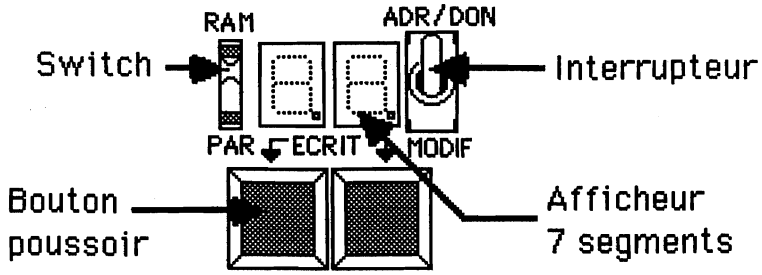
Cette carte, raccordée par nos soins, laisse apparaitre deux borniers à disposition de l'utilisateur:

Le bornier **KS13** permet de raccorder le capteur de Zone **P01** sur les bornes **CAZ**, **0V** et **+24**.

Le bornier **KC32** permet de raccorder la chaine de sécurité au niveau du **4S** et du **6E**. A noter que ce connecteur porte le même nom que celui qui se trouve sur le porteur dans la mesure où on a simplement dédoublé les bornes pour faciliter le raccordement.


CONNECTEUR KC32 POUR LE RACCORDEMENTDE LA CHAINE DE SECURITE AU NIVEAU DU 4S ET DU 6E.
CARTE N66.
N66B
CONNECTEUR KS13 POUR LE CAPTEUR P01.
HB31

18) UTILISATION DE L'OUTIL DE COMMUNICATION.

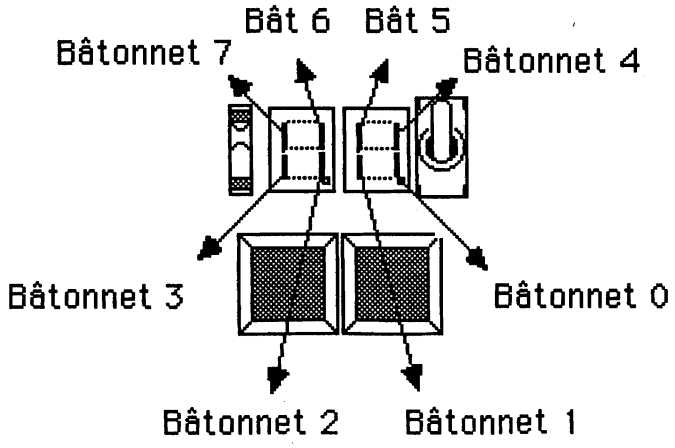


Comment lire une information sur la " HB31 " ?

1 - Trouver son adresse dans la liste fournie.
2 - Vérifier que l'interrupteur est mis sur **ADR/DON** vers le **haut**.
3 - Afficher l'adresse sur les 2 digits en appuyant sur le bouton poussoir situé en dessous de l'afficheur à modifier.
2,5 secondes aprés, apparait le contenu de l'adresse que vous avez sélectionné.

Comment modifier une information sur la " HB31 " ?

1 - Trouver son adresse dans la liste fournie.
2 - Sélectionner l'adresse comme précédemment décrit.
3 - Lorsque le contenu est apparu, mettre l'interrupteur vers le bas sur **MODIF**.
4 - Appuyer sur le bouton poussoir situé en dessous de chaque digit pour faire apparaître la valeur que l'on veut mémoriser.
5 - Appuyer sur les deux boutons poussoirs en même temps puis relacher.
6 - Rebasculer l'interrupteur vers le haut dans la position **ADR/DON** .L'adresse doit réapparaître suivie, deux secondes plus tard, de son nouveau contenu.
On rappel que pour lire et écrire dans les paramètres, il faut mettre le petit switch vers le BAS sur " PAR ".
Pour lire les Entrées/Sorties, il faut mettre le petit switch vers le HAUT sur RAM.
Remarque:
Beaucoup d'informations sont plus faciles à lire en mode " **bâtonnets** ".
La numérotation des bâtonnets correspond à la représentation ci-dessous.



Pour passer du mode " **bâtonnets** " au mode " **chiffre** " et réciproquement, il suffit d'appuyer sur les deux poussoirs en même temps puis de relacher aprés avoir mis l'interrupteur vers le haut.

19) LE RELEVE AUTOMATIQUE DES NIVEAUX ET DE LA DISTANCE DE RALENTISSEMENT.

On rappelle que pour la **HB31** utilisée avec la bande, aller à tel ou tel niveau correspond à rejoindre telle ou telle altitude. A chaque niveau correspond une altitude, celle du niveau inférieur vaut **0000**.

La procédure de relevé automatique des niveaux permet d'effectuer la mesure et l'écriture des niveaux.

CE RELEVE SE FAIT EN INSPECTION (INS) ET NON PAS EN MAN.
Raccorder le fil d'Inspection venant du toit de cabine sur INS.

Il est possible de raccorder un buzzer entre la sortie **RF** et le **24R** en **KC 27**. Dans ce cas, le buzzer retentit aprés avoir appuyé sur **GD** et **GM** dés que l'altitude est enregistrée.

Il est possible de raccorder un indicateur de niveau sur le **CREP**, **0V** et **+5F** en **KC24** afin de connaître le niveau où va s'enregistrer l'altitude quand on aura appuyé sur **GD** et **GM**.

Suivre dans l'ordre la procédure suivante:

1) La cabine étant en inspection, couper puis remettre le courant.

2) Ecrire **80** à l'adresse **E0** dans la **HB31**, petit switch en bas sur **PAR**.

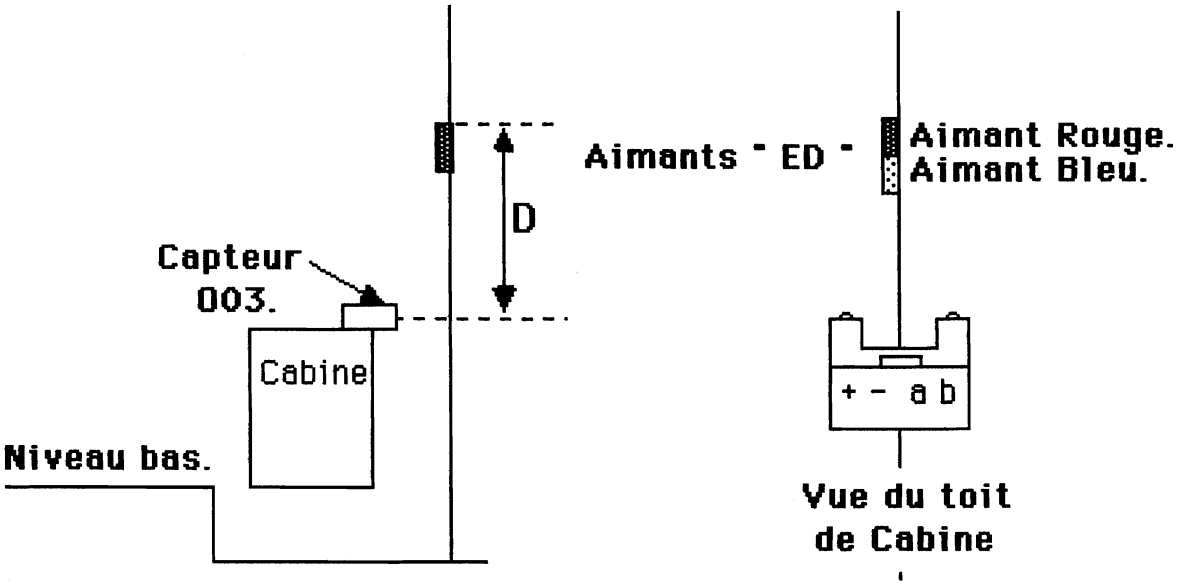
3) Ne pas mettre les aimants sur la bande mais les emmener avec soi, ainsi que la notice, au moment d'aller sur le toit de cabine.

4) Descendre en inspection jusqu'au niveau le plus bas, **pile à niveau**.

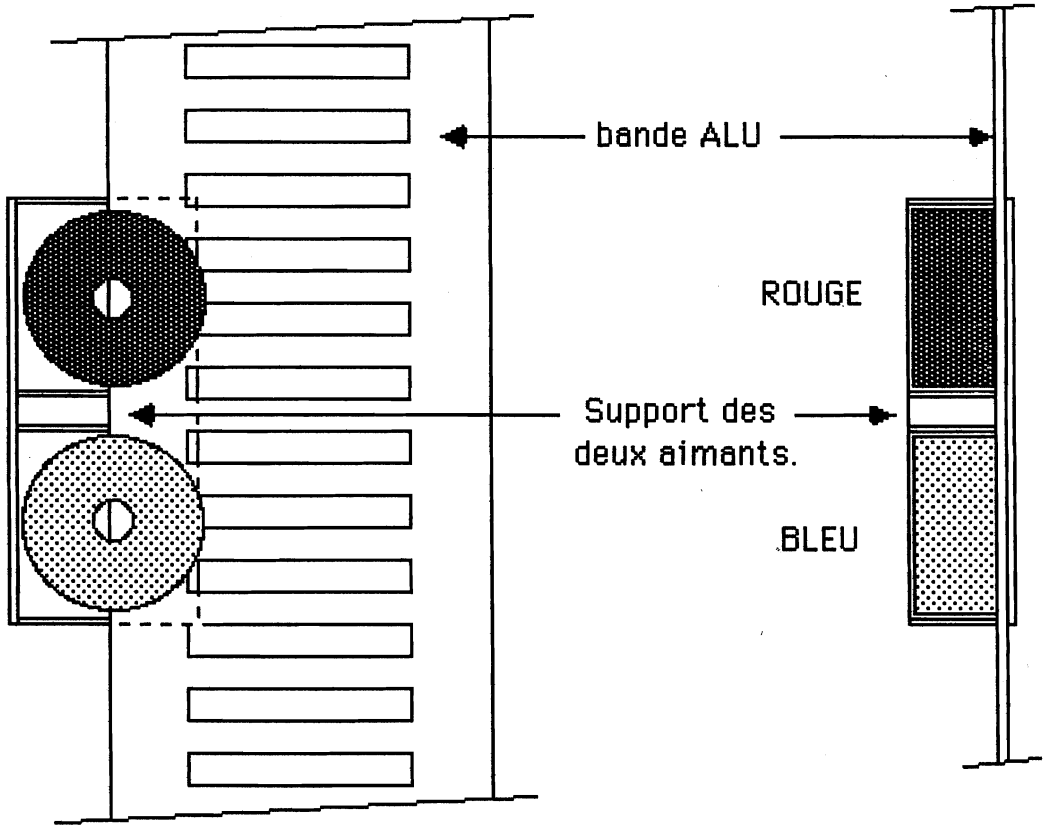
5) Couper le **6** par l'intermédiaire du " Stop cabine ".

6) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **cinq secondes**.
Il est toujours possible de corriger l'enregistrement tant que l'on ne s'est pas déplacé de plus de **20 centimétres** au dessus de la derniére altitude enregistrée.

7) Positionner l'aimant **ED** au dessus du capteur **003** à une hauteur **D** correspondant à la distance de ralentissement souhaitée.



Voir ci-dessous la façon de pincer les aimants sur la bande.



8) Enlever le "Stop cabine" et monter en inspection jusqu'au niveau **1**, pile à niveau.

9) Couper le **6** par l'intermédiaire du " Stop cabine ".

10) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **cinq secondes**.
Le contenu du compteur d'altitude se charge alors aux adresses correspondant au niveau **1**.

11) Répéter l'opération jusqu'au dernier niveau.

12) Redescendre jusqu'au niveau le plus bas.
Le fait de rencontrer les aimant **ED** en descendant chargera automatiquement la distance de ralentissement utilisée pour tous les niveaux en montée comme en descente. De plus, la valeur **80** que nous avions inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** pour quitter la procédure de relevé automatique des niveaux.

13) Se déplacer vers la machinerie en Inspection, quitter le toit de cabine en laissant l'inspection. Aller dans la salle des machines pour faire un " **RESET** " en coupant puis remettant l'alimentation.

14) Vérifier que le code de défaut **61** n'apparaît pas sur la **HB31**. Cela signifierait qu'une erreur a été commise lors du relevé des niveaux et qu'il faudrait recommencer.

15) Si le code **61** n'apparaît pas, couper la chaine de sécurité. Recopier chaque altitude lue aux adresses correspondantes dans le tableau ci-dessous pour nous permettre, plus tard, de vérifier la précision d'arrêt. Copier la distance de ralentissement lue aux adresses **d0** et **d1**.

RAM PAR	**ADRESSES POUR LES 8 NIVEAUX.**		VALEURS A INSCRIRE.	
NIVEAU 0:	**81**	**80**		
NIVEAU 1:	**83**	**82**		
NIVEAU 2:	**85**	**84**		
NIVEAU 3:	**87**	**86**		
NIVEAU 4:	**89**	**88**		
NIVEAU 5:	**8b**	**8A**		
NIVEAU 6:	**8d**	**8C**		
NIVEAU 7:	**8F**	**8E**		

DISTANCE DE RALENTISSEMENT en millimètres.			
adresses	d0	d1	
	millier, centaine	**dizaine , unité**	

16) Mettre en normal sur le toit de cabine.

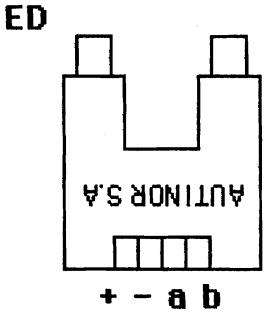
17) Revenir en machinerie. Lire page suivante **20)** " **CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GV ! ! !** " avant de rétablir la chaine de sécurité pour surveiller le bon recalage de l'appareil.

20) CE QU'IL FAUT SAVOIR AVANT DE PARTIR EN GV ! ! !

Il faut savoir à l'avance dans quel sens la cabine va partir aprés une remise sous tension.
Lorsqu'on utilise la bande et le capteur **003**, l'aimant que l'on a placé en bas pendant le relevé automatique des niveaux joue le rôle de **l'écran codé** et du **contact ED** bien connu quand on travaille avec les écrans plastique.

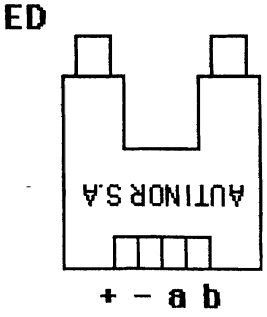
Cet aimant agit sur le bistable " **ED** " monté dans le capteur **003**.

* **Quand le contact est ouvert**, cela signifie que **la cabine est en dessous de l'aimant**. Aprés coupure de courant, la **HB31** envoie donc **la cabine en montée** pour croiser l'aimant qui **recalera** le sélecteur.
La cabine s'arrêtera au prochain niveau où elle peut ralentir avant de rejoindre le niveau principal.
On peut vérifier que le contact " **ED** " est ouvert en mesurant, en continu, la tension entre le **0V** et **CAB** sur le connecteur **KC22** du **MLIFT** ou entre les bornes **-** et **b** directement sur le **capteur 003**.
La tension mesurée doit être environ **zéro** Volt ou **24** Volts (selon que le faisceau B est obturé ou non).



Le contact ED est ouvert quand la tension mesurée entre le " - " et le " b ", en continu, vaut 0 ou 24 volts.

* **Quand le contact est fermé**, cela signifie que la **cabine est au dessus de l'aimant**. Aprés coupure de courant, la **HB31** envoie donc **la cabine en descente** pour croiser l'aimant qui **recalera** le sélecteur.
La cabine s'arrêtera au niveau le plus bas avant de rejoindre le niveau principal.
On peut vérifier que le contact " **ED** " est fermé en mesurant, en continu, la tension entre le **0V** et **CAB** sur le connecteur **KC22** du **MLIFT** ou entre les bornes **-** et **b** directement sur le **capteur 003**.
La tension mesurée doit être environ **6** Volt ou **18** Volts (selon que le faisceau B est obturé ou non).



Le contact ED est fermé quand la tension mesurée entre le " - " et le " b ", en continu, vaut 6 ou 18 volts.

Si toutes les valeurs semblent cohérentes, vous pouvez laisser partir la cabine en rétablissant la chaine de sécurité.

MODIFICATION de la DISTANCE de RALENTISSEMENT.

Si aprés essais, la distance de ralentissement ne convient pas, il n'est pas nécéssaire de reprendre toute la procédure.

1) La cabine étant en inspection, couper puis remettre le courant.
2) Ecrire **80** à l'adresse **E0** dans la **HB31**, petit switch en bas sur **PAR**.
3) Descendre en inspection jusqu'au niveau bas, **pile à niveau**, en prenant soin d'enlever les aimants avant qu'ils ne rencontrent le capteur, **si on était au dessus de ceux-ci** quand on a écrit **80** dans **E0**.
4) Couper le **6** par l'intermédiaire du " Stop cabine ".
5) Appuyer simultanément sur **GM** et **GD** pendant **cinq secondes**.
6) Positionner l'aimant **ED** au dessus du capteur **003** à la nouvelle distance de ralentissement souhaitée.
7) Enlever le "Stop cabine" et monter en inspection pour dépasser l'aimant. Redescendre en inspection pour croiser l'aimant en descente. La nouvelle zone petite vitesse est maintenant enregistrée.

REGLAGE AUTOMATIQUE DE LA PRECISION D'ARRET EN MONTEE (ZONARM).

1) **Ecrire 40 à l'adresse E0 dans la HB31, petit switch en bas sur PAR. Attention: aprés avoir rebasculé l'interrupteur vers le haut, E0 apparaitra suivi de 42.**

2) Faire un mouvement **normal** en **Montée**.
Quand l'appareil se sera immobilisé, la valeur **42** inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** pour quitter la procédure de réglage automatique.

REGLAGE AUTOMATIQUE DE LA PRECISION D'ARRET EN DESCENTE (ZONARD).

1) **Ecrire 20 à l'adresse E0 dans la HB31, petit switch en bas sur PAR. Attention: aprés avoir rebasculé l'interrupteur vers le haut, E0 apparaitra suivi de 21.**

2) Faire un mouvement **normal** en **Descente**.
Quand l'appareil se sera immobilisé, la valeur **21** inscrite à l'adresse **E0** passera à **00** pour quitter la procédure de réglage automatique.

Pour connaître la précision d'arrêt à chaque niveau, il suffit d'aller voir le compteur d'altitude en 23 et 22 petit switch vers le haut.

RAM PAR HB31	COMPTEUR D'ALTITUDE EN 23,22 .
23 = 00	22 = 03

En 23, on lit les Milliers et les centaines.
En 22, on lit les Dizaines et les unités.

Exemple: en envoyant l'appareil tout en bas, si on lit 00 en 23 et 03 en 22 soit 0003, cela signifie que la cabine s'est arrêtée 3 impulsions de comptage (environ 6 mm) avant le but.

21) LES PARAMETRES A AJUSTER SUR LE SITE.

Tous les paramètres vous sont accessibles et sont décrits dans le document 02 " **NOTICE D'UTILISATION DE LA MANOEUVRE 31** ".

Nous vous rappelons, néanmoins, ceux qui doivent être affinés sur le site.

LA TEMPORISATION DE PORTE 1:
EN SECONDES, A L'ADRESSE 41 POUR LA PORTE 1.

LA TEMPORISATION DE REOUVERTURE:
EN SECONDES, A L'ADRESSE 42 POUR LA PORTE 1.

LA TEMPORISATION DE PORTE 2:
EN SECONDES, A L'ADRESSE 61 POUR LA PORTE 2.

LA TEMPORISATION DE REOUVERTURE:
EN SECONDES, A L'ADRESSE 62 POUR LA PORTE 2.

Ces paramètres **HB31** se programment en Héxadécimal.

Vous trouverez une table de conversion qui traduit les nombres décimaux de **1** à **255** à la page suivante.

TABLEAU DE CONVERSION DECIMAL EN HEXADECIMAL.
LE NOMBRE DECIMAL SE TROUVE A GAUCHE DU SIGNE = (EGAL).
LE NOMBRE HEXADECIMAL SE TROUVE A DROITE DU SIGNE=(EGAL).
C'EST CELUI QU'IL FAUT PROGRAMMER.

00=00	43=2B	86=56	129=81	172=AC	215=D7
01=01	44=2C	87=57	130=82	173=AD	216=D8
02=02	45=2D	88=58	131=83	174=AE	217=D9
03=03	46=2E	89=59	132=84	175=AF	218=DA
04=04	47=2F	90=5A	133=85	176=B0	219=DB
05=05	48=30	91=5B	134=86	177=B1	220=DC
06=06	49=31	92=5C	135=87	178=B2	221=DD
07=07	50=32	93=5D	136=88	179=B3	222=DE
08=08	51=33	94=5E	137=89	180=B4	223=DF
09=09	52=34	95=5F	138=8A	181=B5	224=E0
10=0A	53=35	96=60	139=8B	182=B6	225=E1
11=0B	54=36	97=61	140=8C	183=B7	226=E2
12=0C	55=37	98=62	141=8D	184=B8	227=E3
13=0D	56=38	99=63	142=8E	185=B9	228=E4
14=0E	57=39	100=64	143=8F	186=BA	229=E5
15=0F	58=3A	101=65	144=90	187=BB	230=E6
16=10	59=3B	102=66	145=91	188=BC	231=E7
17=11	60=3C	103=67	146=92	189=BD	232=E8
18=12	61=3D	104=68	147=93	190=BE	233=E9
19=13	62=3E	105=69	148=94	191=BF	234=EA
20=14	63=3F	106=6A	149=95	192=C0	235=EB
21=15	64=40	107=6B	150=96	193=C1	236=EC
22=16	65=41	108=6C	151=97	194=C2	237=ED
23=17	66=42	109=6D	152=98	195=C3	238=EE
24=18	67=43	110=6E	153=99	196=C4	239=EF
25=19	68=44	111=6F	154=9A	197=C5	240=F0
26=1A	69=45	112=70	155=9B	198=C6	241=F1
27=1B	70=46	113=71	156=9C	199=C7	242=F2
28=1C	71=47	114=72	157=9D	200=C8	243=F3
29=1D	72=48	115=73	158=9E	201=C9	244=F4
30=1E	73=49	116=74	159=9F	202=CA	245=F5
31=1F	74=4A	117=75	160=A0	203=CB	246=F6
32=20	75=4B	118=76	161=A1	204=CC	247=F7
33=21	76=4C	119=77	162=A2	205=CD	248=F8
34=22	77=4D	120=78	163=A3	206=CE	249=F9
35=23	78=4E	121=79	164=A4	207=CF	250=FA
36=24	79=4F	122=7A	165=A5	208=D0	251=FB
37=25	80=50	123=7B	166=A6	209=D1	252=FC
38=26	81=51	124=7C	167=A7	210=D2	253=FD
39=27	82=52	125=7D	168=A8	211=D3	254=FE
40=28	83=53	126=7E	169=A9	212=D4	255=FF
41=29	84=54	127=7F	170=AA	213=D5	
42=2A	85=55	128=80	171=AB	214=D6	

SELF DEFENSE CONTRE LES PARASITES ! ! !

DOCUMENT 05
VERSION 02 DU 27 Février 1989.

Tous les Automatismes industriels pilotés par un système électronique (Automate programmable, Calculateur etc...) sont sujets à des risques de perturbations parasitaires si un certain nombre de précautions ne sont pas prises.

Ces perturbations peuvent venir soit de l'extérieur du système, comme par exemple la fluctuation de la tension du réseau, soit être générées par l'Automatisme lors du pilotage d'un organe de puissance.

De grosses précautions sont bien évidemment déjà prises par les constructeurs afin de protéger les ENTREES et les SORTIES des systèmes de pilotage dans le but de rendre les équipements le moins sensible possible à l'environnement parasitaire.

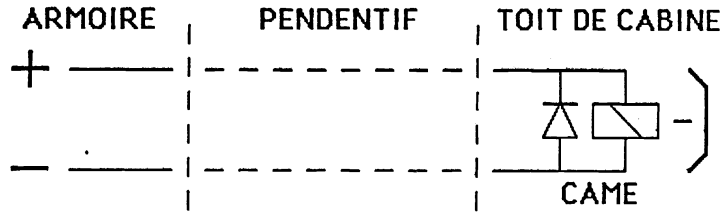
LES AUTOMATISMES INDUSTRIELS DESTINES A LA GESTION ET AU PILOTAGE DES ASCENSEURS APPELES COMMUNEMENT " MANOEUVRE D'ASCENSEUR " N'ECHAPPENT PAS A CES PHENOMENES ET SONT EGALEMENT SOUMIS A UN NIVEAU CERTAIN DE PERTURBATIONS.

IL EST SOUVENT TRES FACILE DE S'OPPOSER A CES " AGRESSIONS " MOYENANT QUELQUES PRECAUTIONS ELEMENTAIRES ET PEU COUTEUSES LORSQU'ELLES SONT PRISES DES LE DEBUT DU CHANTIER.

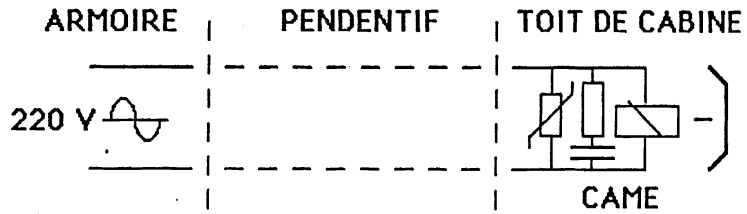
Dans les pages qui suivent, vous trouverez les précautions indispensables à prendre principalement au niveau des organes pilotés par les manoeuvres AUTINOR , des contacteurs de commande et du pendentif, sous peine de voir votre installation irrémédiablement défaillir après un certain temps de bon fonctionnement apparent ! ! ! ! !

CONCERNANT LA CAME MOBILE.

- ALIMENTEE EN TENSION CONTINUE:
Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300 V/3A) en INVERSE et **le plus près possible** de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE !



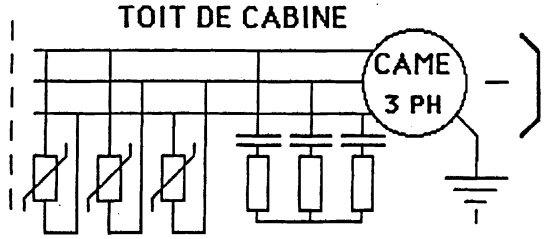
- ALIMENTEE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASEE:
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR- RESISTANCE série, le tout raccordé en PARALLELE et **le plus près possible** de la bobine de la CAME sur LE TOIT DE LA CABINE !



- La valeur de la résistance est de 4,7 OHMS.
- La valeur du condensateur est 0,68µF , 630 VOLTS.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

- ALIMENTEE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASEE:
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RESISTANCE série monté en ETOILE et le tout monté **le plus près possible** sur LE TOIT DE LA CABINE !

GEMOV 460 VOLTS,
RESISTANCES 4,7 OHMS
3 WATTS,
CONDENSATEUR 0,68µF
630 VOLTS.
(REFERENCE P253)

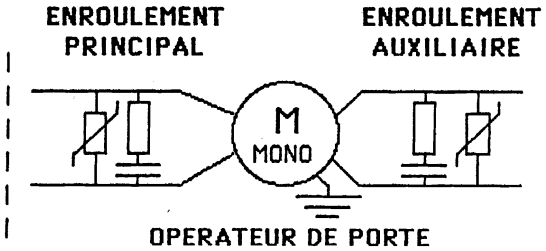


CONCERNANT LE MOTEUR D'OPERATEUR DE PORTE AUTOMATIQUE.

- ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE MONOPHASEE, SANS FREINAGE:

Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR- RESISTANCE série, le tout raccordé en PARALLELE sur les ENROULEMENTS PRINCIPAUX et AUXILIAIRES, cela **le plus près possible** du MOTEUR sur LE TOIT DE LA CABINE !

GEMOV 460 VOLTS
RESISTANCES 4,7 OHMS
3 WATTS
CONDENSATEUR 0,68µF
630 VOLTS

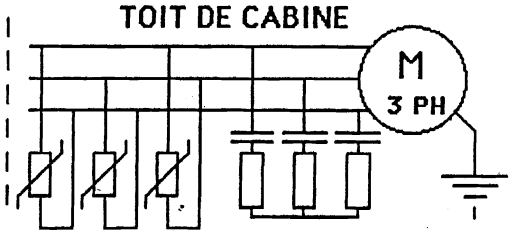


OPERATEUR DE PORTE

- ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE TRIPHASEE, SANS FREINAGE:

Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) entre chaque phase ainsi qu'un triple réseau CONDENSATEUR RESISTANCE série monté en ETOILE sur LE TOIT DE LA CABINE !

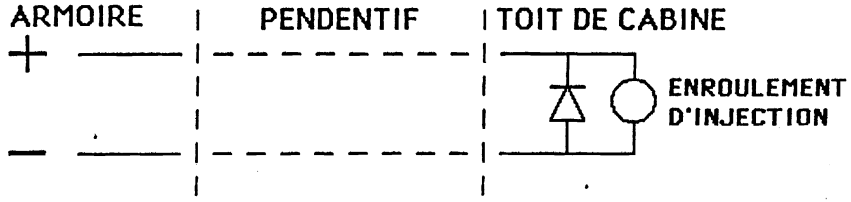
GEMOV 460 VOLTS,
RESISTANCES 4,7 OHMS
3 WATTS,
CONDENSATEUR 0,68µF
630 VOLTS.
(REFERENCE P253)



OPERATEUR DE PORTE

-ALIMENTE EN TENSION MONO OU TRIPHASEE AVEC FREINAGE PAR INJECTION

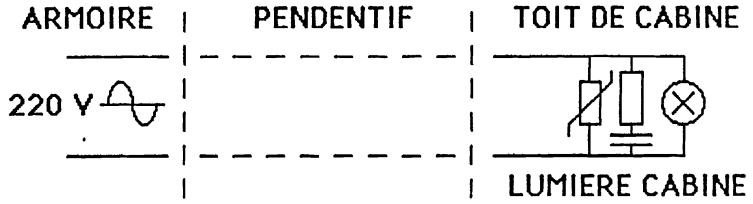
Il faut impérativement monter une DIODE BY 255 (1300V/3A) en INVERSE et **le plus près possible** sur l'ENROULEMENT D'INJECTION CONTINUE sur LE TOIT DE LA CABINE ! Il est bien évident que cette protection vient en complément de celles décrites plus haut concernant les enroulements du moteur d'opérateur de porte.



CONCERNANT LA LUMIERE CABINE.

-DE TYPE FILAMENT A INCANDESCENCE ALIMENTE ENALTERNATIF:

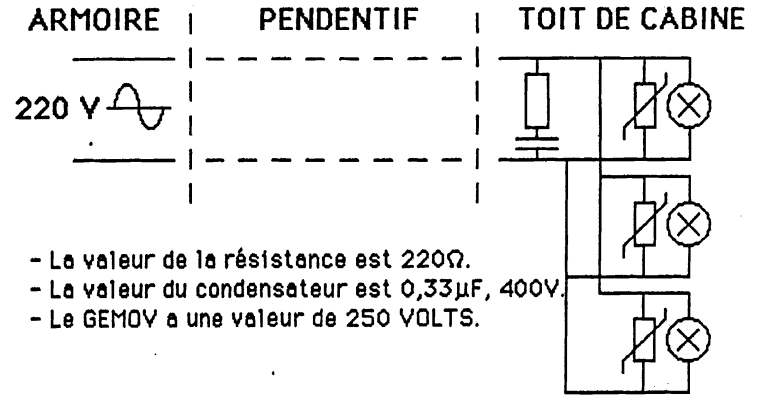
Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR-RESISTANCE série (**P213**), le tout raccordé en PARALLELE et **le plus près possible** du filament de la LUMIERE sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est de 220 OHMS.
- La valeur du condensateur est 0,33µF 400 VOLTS.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

- DE TYPE NEON DONC ALIMENTE EN TENSION ALTERNATIVE:

Il faut impérativement monter un ECRETEUR DE TENSION (GEMOV) **par tube NEON** ainsi qu'un réseau CONDENSATEUR-RESISTANCE série **(P213)** aux bornes de l'ensemble, le tout raccordé en PARALLELE et ce, **le plus près possible** sur LE TOIT DE LA CABINE.



- La valeur de la résistance est 220Ω.
- La valeur du condensateur est 0,33µF, 400V.
- Le GEMOV a une valeur de 250 VOLTS.

LUMIERE CABINE

CONCERNANT D'AUTRES ORGANES DE PUISSANCE.

TELS QUE DES VANNES, DES TAQUETS ANTI-DERIVE UTILISES PARFOIS EN CAS DE SYSTEME HYDRAULIQUE, DES VENTILATEURS D'AERATION, OU TOUT AUTRE SYSTEME CONSOMMANT UN COURANT NON NEGLIGEABLE ET SURTOUT SUSCEPTIBLE DE GENERER DES PARASITES LORS DE LA COMMUTATION.

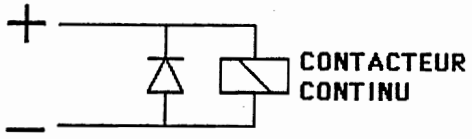
IL EST INDISPENSABLE D'ANTIPARASITER LEURS DIFFERENTS TYPES D'ENROULEMENTS DE LA MEME FACON QUE VU PRECEDEMMENT !

TOUS LES ORGANES DE PUISSANCE QUE NOUS AVONS EVOQUES SONT COMMANDES PAR DES CONTACTEURS MONTES DANS LA MANOEUVRE D'ASCENCEUR.

IL EST EVIDENT QUE LES BOBINES DE CES CONTACTEURS DOIVENT ETRE ANTIPARASITEES ! ! ! ! ! ! !

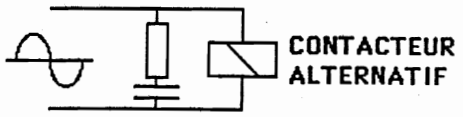
TOUS LES CONTACTEURS **IMPLANTES D'ORIGINE** DANS LA MANOEUVRE D'ASCENSEUR SUITE AUX SPECIFICATIONS **PRECISEES PAR LE CLIENT** SONT ANTIPARASITES PAR LA SOCIETE AUTINOR !
SI L'UTILISATEUR , DE SA PROPRE INITIATIVE, AJOUTE DES CONTACTEURS, IL EST IMPERATIF DE LES ANTIPARASITER DE LA MEME FACON ! ! ! ! !

- CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION CONTINUE:
Il est indispensable de monter une DIODE BY 255 (1300V/3A) et en INVERSE **le plus près possible** de la bobine du contacteur comme indiqué ci-dessous:



- CONTACTEURS ALIMENTES EN TENSION ALTERNATIVE:
Il faut impérativement monter un réseau CONDENSATEUR RESISTANCE série, le tout raccordé en PARALLELE et **le plus près possible** de la bobine du contacteur.

RESISTANCES 4,7 OHMS
CONDENSATEUR 0,22 µF
400 VOLTS DANS LE CAS
DE CONTACTEURS 110 V



EN TENTANT DE SUPPRIMER, OU TOUT AU MOINS DE LIMITER LES PARASITES GENERES PAR LES DIFFERENTS ORGANES DE PUISSANCE, NON SEULEMENT NOUS AUGMENTONS LE TAUX DE FIABILITE DES INSTALLATIONS MAIS NOUS PARTICIPONS EGALEMENT A UNE " DEPOLLUTION RADIO " .

L'EXPERIENCE NOUS A MONTRE QUE LA PROTECTION LA PLUS EFFICACE EST CELLE EFFECTUEE LE PLUS PRES POSSIBLE DE LA SOURCE D'ENNUIS.
C'EST POUR CETTE RAISON QUE DANS L'ELABORATION DE NOS FUTURS PRODUITS, IL EST PREVU DE NE PLUS METTRE LES CONDENSATEURS DESTINES AU DEPARASITAGE DES MOTEURS DE PORTES DANS L'ARMOIRE.

CONCERNANT LA SEPARATION DES PENDENTIFS.

Les organes pilotés par les contacteurs sont alimentés par des fils qui passent dans le pendentif.....

D'autres fils conducteurs du pendentif ne véhiculent non pas des courants forts pour activer des organes de puissance, mais des "INFORMATIONS" électriques par courants faibles. Ces informations sont l'état des fins de courses portes nécessaire à la gestion de l'opérateur de portes automatiques ou les envois cabine par exemple.

Pour situer la différence d'importance entre les deux types de courants, certains moteurs d'opérateurs peuvent consommer 3 ampères alors que le courant qui sert d'information quant à l'état du fin de course fermeture porte ne vaut que 3 milliampères.
Il existe dans cet exemple tout à fait banal un rapport de 1 à 1000.

Ce rapport est souvent encore plus élevé notamment si on considère les courants de transitions au début de l'alimentation d'un organe de puissance. Il est clair que les gros courants influenceront les petits par induction si on ne prend pas soin de les séparer.

LE FAIT DE NE PAS SEPARER CES COURANTS DANS LE PENDENTIF MENERA A :

- L'ENVOI D'INFORMATIONS ERRONEES A LA MANOEUVRE,

- LA DEGRADATION PROGRESSIVE DE COMPOSANTS ELECTRONIQUES PLUS OU MOINS RAPIDEMENT (DE 3 JOURS A QUELQUES MOIS).

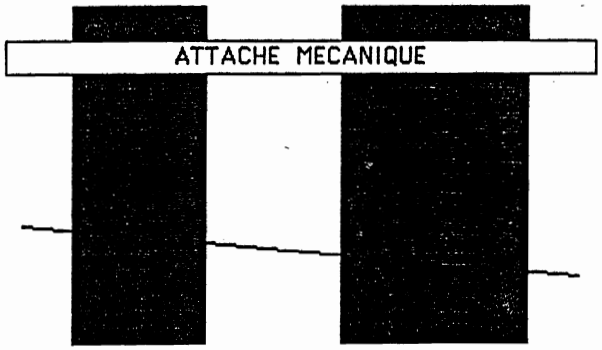
LES CONSEQUENCES A COURT OU MOYEN TERME SERONT DES FONTIONNEMENTS " BIZARRES " DE L'APPAREIL, PUIS IMPARABLEMENT ET IRREMEDIABLEMENT LA PANNE ! ! ! !

EN RESUME, LES FILS CONDUCTEURS DU PENDENTIF VEHICULANT DES COURANTS FORTS POUR LA CAME MOBILE OU LE MOTEUR D'OPERATEUR DE PORTE OU L'INJECTION DE FREINAGE OU LES TAQUETS ANTI-DERIVE OU LE MOTEUR DE VENTILATION CABINE SANS OUBLIER LA LUMIERE CABINE ET LA CHAINE DE SECURITE. . . . . DOIVENT IMPERATIVEMENT ETRE SEPARES DES AUTRES CONDUCTEURS VEHICULANT DES INFORMATIONS PAR COURANTS FAIBLES.

Pour vous aider à différencier les courants forts des courants faibles, la Société **AUTINOR**, dans ses " Schéma-blocs de raccordements " livrés avec chaque armoire dans la notice de Montage , a représenté en traits fins les courants faibles et en traits forts les courants importants.

LES PENDENTIFS DOIVENT ETRES SEPARES SUR LA PLUS LONGUE DISTANCE POSSIBLE ET ON S'ARRANGERA POUR LE FAIRE DANS LA GAINE COMME INDIQUE CI-DESSOUS:

UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS
" COURANTS FORTS"



UN OU PLUSIEURS PENDENTIFS
" COURANTS FAIBLES "

DANS LE CAS DE L'UTILISATION DE BOITES " MI-COURSE " , ON PRENDRA EGALEMENT SOIN DE SEPARER LES FILS.

Les précautions effectuées plus haut méritent d'être prises jusqu'au niveau de l'armoire. En effet, évitons de croiser les fils dans tous les sens derrière l'armoire et laissons un peu de mou pour faciliter la maintenance.

CONCERNANT LES FILS DE TERRE.

La cabine doit être reliée à la terre par le fil vert et jaune qui passe également dans le pendentif. Il est souhaitable de faire passer un fil de terre par pendentif.

CONCERNANT LES FILS NON UTILISES.

Les autres fils restés libres doivent impérativement être reliés à la terre **DU COTE DE L'ARMOIRE** et non des deux pour plus d'efficacité constatée par expérience.

FACILITES CONCERNANT LE MONTAGE DES COMPOSANTS.

UN GRAND NOMBRE DE NOS CLIENTS PRENANT CES PRECAUTIONS, NOUS ONT DEMANDE DE REALISER UN PETIT CIRCUIT IMPRIME POUVANT SUPPORTER LES COMPOSANTS.

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P215 LA PROTECTION TRIPHASEE RESISTANCE - CONDENSATEUR SERIE EN ETOILE.
R = 4,7Ω, 3 W - C = 0,68µ 630V.

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P253 LA PROTECTION TRIPHASEE RESISTANCE - CONDENSATEUR SERIE EN ETOILE AVEC GEMOV.
R = 4,7Ω, 3 W - C = 0,68µ 630V - GEMOV 460V.

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P251 LE DOUBLE RESEAU RESISTANCE - CONDENSATEUR SERIE INDEPENDANT
R = 4,7Ω, 3 W - C = 0,68µ 630V - GEMOV 460V.

VOUS TROUVEREZ SOUS LA REFERENCE P213 LE RESEAU: RESISTANCE (220Ω) montée en série avec un CONDENSATEUR (0,33µF, 400VOLTS).

23) Liste des Entrées et des Sorties de la HB31 par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.

A l'extrémité de l'explication sommaire, on donne l'adresse à laquelle se trouve l'Entrée ou la Sortie. On indique la page où trouver des informations complémentaires sur l'Entrée ou la Sortie.

BPA1: Blocage Porte Automatique 1. Ad FD bât7
BPA2: Blocage Porte Automatique 2. Ad FD bât7

CAA: Entrée CApteur A. Ad 11 bât0 Page207
CAB: Entrée CApteur B. Ad 11 bât1 Page207
CAM: Sortie relais de CAme Mobile. Ad 13 bât3 Page210
CL: Sortie voyant occupé. Ad 15 bât1 Page212
COI.1: Entrée COIncement porte 1. Ad 0F bât3 Page205
COI.2: Entrée COIncement porte 2. Ad 10 bât3 Page206
CREP: Sortie Commun REpétiteur de Position. Ad 13 bât7 Page210
CS1: Entrée Cellule de porte 1. Ad 0F bât2 Page205
CS2: Entrée Cellule de porte 2. Ad 10 bât2 Page206
C0-C7: Entrées Envois Cabines 0 à 7. Ad 00 Page200 bât 0 à 7

DEF: Sortie DEFaut. Ad 15 bât4 Page212
DNH: Défaut de Niveau d'Huile. Ad 0D bât4 Page203
DIX: Entrée " 10 " de la chaîne de sécurité. Ad 12 bât2 Page208
D0-D7: Entrées Appels Paliers pour Descendre, niveau 0 à 7. Ad 06 Page201 bât 0 à 7

ECOTAC: Sortie ECOnomiseur TACquets. Ad 61 bât7 Page215
EXD: Entrée EXtrême Descente. Ad 11 bât3 Page207
EXM: Entrée EXtrême Montée. Ad 11 bât2 Page207

FCFE1: Entrée Fin de Course FErmeture porte1. Ad 0F bât1 Page205
FCFE2: Entrée Fin de Course FErmeture porte2. Ad 10 bât1 Page206
FCOU1: Entrée Fin de Course OUverture porte1. Ad 0F bât0 Page206
FCOU2: Entrée Fin de Course Ouverture porte2. Ad 10 bât0 Page207
FD: Sortie Flèche Descente. Ad 14 bât5 Page211
FE1: Sortie relais FErmeture porte 1. Ad 13 bât5 Page210
FE2: Sortie relais FErmeture porte 2. Ad 14 bât1 Page212
FF1: Entrée Fermeture Forcée porte 1. Ad 0F bât4 Page205
FF2: Entrée Fermeture Forcée porte 2. Ad 10 bât4 Page206
FM: Sortie Flèche Montée. Ad 14 bât4 Page211
FREV: Entrée Fin de course REVision Haut. Ad 0C bât6 Page202

GD: Entrée Graissage Descente. Ad 0C bât1 Page202
GM: Entrée Graissage Montée. Ad 0C bât2 Page202
GONG: Sortie GONG. Ad 14 bât6 Page211
HUIT: Entrée " 8 " de la chaîne de sécurité. Ad 12 bât1 Page208

IGV: Entrée Inspection en Grande Vitesse. Ad 0E bât4 Page204
INH1: Ad 13 bât2 Page210
INH2: Ad 14 bât2 Page211
INS: Entrée INSpection. Ad 0C bât3 Page202

L: Sortie relais Ligne. Ad 61 bât2 Page215
LU: Sortie relais LUmière cabine. Ad 13 bât6 Page210

MAN: Entrée MANoeuvre de rappel. Ad 0C bât4 Page202
MASS: Entrée relais de MASSe. Ad 0C bât0 Page203
MHS: Entrée Mise Hors Service. Ad 0E bât1 Page209
MTH: Entrée Mesure Température de l'Huile. Ad 12 bât4 Page208
M0-M7: Entrées Appels Paliers pour Monter, niveaux 0 à 7. Ad 03 Page200 bât 0 à 7

NS: Entrée Non-Stop. Ad 62 bât1 Page209
NHM: Niveau d'Huile Minimum. Ad 0D bât3 Page203

OU1: Sortie relais OUverture porte 1. Ad 13 bât4 Page210
OU2: Sortie relais OUverture porte 2. Ad 14 bât0 Page212

PH: Entrée relais de PHase. Ad 0D bât5 Page203
POM: Entrée POMpier. Ad 0E bât0 Page205
POS0-POS7: Sorties POSitionnement niveaux 0 à 7. Ad 1F Page214 bât 0 à 7
PRIC: Sortie PRIorité Cabine. Ad 62 bât2 Page209

QC0-QC7: Sorties Quittances Cabines niveaux 0 à 7. Ad 16 Page213 bât 0 à 7
QD0-QD7: Sorties Quittances palières pour Descendre, niveaux 0 à 7. Ad 1C Page214 bât 0 à 7
QM0-QM7: Sorties Quittances palières pour Monter, niveaux 0 à 7. Ad 19 Page213 bât 0 à 7

RA: Entrée contrôle contacteur Triangle. Ad 0D bât0 Page204
RF: Sortie RonFleur de surcharge. Ad 15 bât2 Page212
RL: Entrée contrôle contacteur Ligne. Ad 0D bât2 Page203
RKISO: Entrée contrôle du contacteur d'ISO. Ad 0E bât7 Page204
RY: Entrée contrôle contacteur Etoile. Ad 0D bât1 Page203
RZONE: Entrée Relais de ZONE donnée par le capteur P01. Ad 0E bât6 Page204

SH8: Sortie SHuntage du " 8 ". Ad 13 bât0 Page211
SIX: Entrée " 6 " de la chaine de sécurité. Ad 12 bât0 Page208

STH: Entrée Sonde THermique ou thermocontact de sécurité. Ad 12 bât3 Page208
SU: Entrée SUrcharge. Ad 0C bât7 Page202
SUSD: Entrée SUSpension Départ. Ad 0E bât1 Page204

Δ(T): Sortie relais Triangle. Ad 61 bât1 Page215
TACQ1: Entrée contrôle TACQuet 1. Ad 0E bât3 Page204
TACQ2: Entrée contrôle TACQuet 2. Ad 0E bât2 Page204

VHS: Sortie Voyant Hors Service. Ad 14 bât3 Page211
VPMP: Sortie Voyant PoMPier. Ad 15 bât0 Page213
VSU: Sortie Voyant SUrcharge. Ad 15 bât3 Page212
V1: Sortie Vanne 1. Ad 61 bât3 Page215
V2: Sortie Vanne 2. Ad 61 bât4 Page215
V3: Sortie Vanne 3. Ad 61 bât5 Page215
V4: Sortie Vanne 4. Ad 61 bât6 Page215

Y: Sortie relais Etoile. Ad 61 bât0 Page215

ZOMI: Sortie ZOne de Mouvement Isonivelage. Ad 13 bât1 Page210

ADRESSES DES ENTREES ET DES SORTIES EN HB31.

	ENTREES		ENTREES		ENTREES		ENTREES	
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
00	C7	C6	C5	C4	C3	C2	C1	C0
01								
02								
03	M7	M6	M5	M4	M3	M2	M1	M0
04								
05								
06	D7	D6	D5	D4	D3	D2	D1	M0
07								
0C	SU	$\overline{FREV}$		$\overline{MAN}$	$\overline{INS}$	GM	GD	$\overline{MASS}$
0D			$\overline{PH}$	DNH	NHM	RL	RY	RA
0E	RKISO	RZONE		IGV	TACQ2	TACQ1	SUSD	$\overline{POM}$
0F			BPA1	FF1	COI1	$\overline{CS1}$	$\overline{FCFE1}$	$\overline{FCOU1}$
10			BPA2	FF2	COI2	$\overline{CS2}$	$\overline{FCFE2}$	$\overline{FCOU2}$
11					EXD	EXM	CAB	CAA
12				$\overline{MTH}$	$\overline{STH}$	DIX	HUIT	SIX
62						IGV	TACQ2	TACQ1
	SORTIES		SORTIES		SORTIES		SORTIES	
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
13	CREP	LU	FE1	OU1	CAM	INH1	ZOMI	SH8
14		GONG	FD	FM	VHS	INH2	FE2	OU2
15				DEF	VSU	RF	CL	VPMP
16	QC7	QC6	QC5	QC4	QC3	QC2	QC1	QC0
17								
18								
19	QM7	QM6	QM5	QM4	QM3	QM2	QM1	QM0
1A								
1B								
1C	QD7	QD6	QD5	QD4	QD3	QD2	QD1	QD0
1D								
1E								
1F	POS7	POS6	POS5	POS4	POS3	POS2	POS1	POS0
60								
61	$\overline{ECOTAC}$	V4	V3	V2	V1	L	Δ	Y

24) Liste des Paramètres de la H831 par ordre alphabétique, avec la signification des abréviations.

A l'extrêmité de l'explication sommaire, on donne l'adresse à laquelle se trouve le paramètre. On indique également la page où trouver des informations complémentaires.

AMPSEC1: Arrêt du Mouvement de Porte 1 sur arrivée des SECurités ? Ad 40 bât1 Page187

AMPSEC2: Arrêt du Mouvement de Porte 2 sur arrivée des SECurités ? Ad 60 bât1 Page194

APCL: Appels Paliers CLignotant ? Ad 08 bât6 Page173

BLOCAG: Manoeuvre BLOCAGe ? Ad 07 bât7 Page172

CAADDEF: Code de l'Avant Avant Dernier DEFaut. Ad 7E Page198

CABVID: Option CABine VIDe ? Ad 63 bât7 Page194

CADDEF: Code de l'Avant Dernier DEFaut. Ad 01 Page170

CDDEF: Code du Dernier DEFaut. Ad 00 Page170

CDEFPA: Code du DEFaut le Plus Ancien. Ad 7F Page198

COMDEM: COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres de droite). Ad 22 Page182

COMDEM: COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres du milieu). Ad 23 Page182

COMDEM: COMpteur de DEMarrages. (2 chiffres de gauche). Ad 24 Page182

DCOPRO: Défauts COntacteurs PROvisoir ? Ad 07 bât6 Page172

DEMDIR: DEMarrage DIRecte ? Ad 5C bât1 Page195

DNH: Option Défaut Niveau d'Huile ? Ad 5C bât3 Page192

EFFNSEL: EFFacement Non SELectif ? Ad 08 bât3 Page174

FLPDP: FLèches Prochain DéPart ? Ad 08 bât4 Page173

FLCLIG: FLèches CLIGnotantes ? Ad 08 bât5 Page173

GONGAR: GONG à l'ARrêt ? Ad 09 bât7 Page174

IGPPRO: IntéGrateur Portes PROvisoir ? Ad 09 bât6 Page174

IPF: Isonivelage Porte Fermée ? Ad 08 bât1 Page174

IPO: Isonivelage Porte Ouverte ? Ad 08 bât0 Page174

ISO: ISOnivelage ? Ad 02 bât5 Page170

ou depuis la Version V05: Ad 63 bât5 Page170

Masques des Appels Paliers "Descente" 0 à 7. Ad 16 bât0 à 7 Page179

Masques des Appels Paliers " Montée " 0 à 7. Ad 13 bât 0 à 7 Page178

Masques des Envois Cabines 0 à 7. Ad 10 bât 0 à 7 Page178

MHSPF: Mise Hors Service Porte Fermée ? Ad 09 bât2 Page175

MPVHZ: Mouvement " PV " Hors Zone de déverrouillage ? Ad 07 bât2 Page173

MSTPMP1: Maintient Sous Tension Pendant la Marche Porte 1 ? Ad 40 bât2 Page187

MSTPMP2: Maintient Sous Tension Pendant la Marche Porte 2 ? Ad 60 bât2 Page193

MSTPRP1: Maintient Sous Tension Permanent de la Porte 1 ? Ad 40 bât0 Page187

MSTPRP2: Maintient Sous Tension Permanent de la Porte 2 ? Ad 60 bât0 Page194

NBOPER: NomBre d'OPERateurs ? Ad 03 Page171

NIVINF: NIVeau INFérieur ? Ad 05 Page171

NIVMHS: NIVeau de Mise Hors Service Ad43 Page188

NIVRAU: NIVeau de Rappel AUtomatique ? Ad 20 Page181

NIVSUP: NIVeau SUPérieur ? Ad 04 Page171

NUMAR0: NUMéro de l'ARMoire. Année de production. Ad 25 Page182

NUMAR1: NUMéro de l'ARMoire. Mois de production- Centaine du Numéro de position. Ad 26 Page182

NUMAR2: NUMéro de l'ARMoire. Numéro de position. Ad 27 Page183

NVPRIN: NiVeau PRINcipal ? Ad 06 Page171

OPBG12: OPtion Flèches + Gong carte BG12 ? Ad 5C bât4 Page

OPBG13: OPtion 2ième Porte Auto carte BG13. Ad 5C bât2 Page

OPREVM: OPtion REVision Montée ? Ad 07 bât3 Page172

OPTMAN: OPTion MANoeuvre de rappel ? Ad 07 bât4 Page172

OPTPOM: OPTion POMpier ? Ad 09 bât3 Page175

OPTSP: OPTion Suspension Palière ? Ad 07 bât5 Page172

OUAVAR: Option OUverture AVant ARrêt ? Ad 02 bât1 Page170

ou depuis la Version V05: Ad 63 bât1 Page170

OUAVAP1NO: OUverture AVant Arrêt Porte 1 au Niveau 0 ? Ad 48 bât3 Page190

OUAVAP1NXX: OUverture AVant Arrêt Porte 1 au Niveau XX ? Ad XX bât3 Page190

OUAVAP1N07: OUverture AVant Arrêt Porte 1 au Niveau 07 ? Ad 4F bât3 Page190

OUAVAP2NO: OUverture AVant Arrêt Porte 2 au Niveau 0 ? Ad 68 bât3 Page196

OUAVAP2NXX: OUverture AVant Arrêt Porte 2 au Niveau XX ? Ad XX bât3 Page197

OUAVAP2N07: OUverture AVant Arrêt Porte 2 au Niveau 07 ? Ad 6F bât3 Page197

OUVPRE: Option RéOUVerture sur PREsence ? Ad 07 bât0 Page173

P1SFCFE: Porte 1 Sans Fin de Course FErmeture ? Ad 40 bât4 Page186

P2SFCFE: Porte 2 Sans Fin de Course FErmeture ? Ad 60 bât4 Page193

P1SFCOU: Porte 1 Sans Fin de Course OUverture ? Ad 40 bât5 Page186

P2SFCOU: Porte 2 Sans Fin de Course OUverture ? Ad 60 bât5 Page193

PFLSGV: Pas de FLèches de Sens en GV. Ad 09 bât4 Page175

PMAFCP1: Prolongation du Mouvement Aprés Fin de Course Porte 1 ? Ad 40 bât3 Page187

PMAFCP2: Prolongation du Mouvement Aprés Fin de Course Porte 2 ? Ad 60 bât3 Page193

PORCAB1NO: PORte CABine 1 au Niveau 0 ? Ad 48 bât4 Page190

PORCAB1NX: PORte CABine 1 au Niveau X ? Ad XX bât4 Page190

PORCAB1N7: PORte CABine 1 au Niveau 07 ? Ad 4F bât4 Page190

PORCAB2NO: PORte CABine 2 au Niveau 0 ? Ad 68 bât4 Page196

PORCAB2NX: PORte CABine 2 au Niveau X ? Ad XX bât4 Page197

PORCAB2N7: PORte CABine 2 au Niveau 07? Ad 6F bât4 Page197

RAMDEM: RAMassage Descente Et Montée ? Ad 5C bât7 Page192

RAMDES: RAMassage DEScente ? Ad 5C bât6 Page192

RCAM00: Retard CAMe porte1et2au niveau 0 ? Ad 48 bât7 Page189

RCAM0X: Retard CAMe porte1et2au niveau X ? Ad 4X bât7 Page189

RCAM07: Retard CAMe porte1et2au niveau 7 ? Ad 4F bât7 Page189

REPT00: REPeTiteur de position au niveau 00 ? Ad 28 Page183

REPTXX: REPeTiteur de position au niveau XX ? Ad XX Page183

REPT07: REPeTiteur de position au niveau 07 ? Ad 27 Page183

RGPT: Option RGPT ? Ad 40 bât7 Page186

SER1IN00: SERvice 1 INterdit au Niveau 00 ? Ad 48 bât1 Page190

SER1INXX: SERvice 1 INterdit au Niveau XX ? Ad XX bât1 Page190

SER1IN07: SERvice 1 INterdit au Niveau 07 ? Ad 4F bât1 Page190

SER2IN00: SERvice 2 INterdit au Niveau 00 ? Ad 68 bât1 Page196

SER2INXX: SERvice 2 INterdit au Niveau XX ? Ad XX bât1 Page197

SER2IN07: SERvice 2 INterdit au Niveau 07 ? Ad 6F bât1 Page197

SHTCS: Option SHunTage de CS ? Ad 63 bât6 Page194

STP1OUN00: STationnement Porte 1 OUverte au Niveau 00 ? Ad 48 bât2 Page190

STP1OUNXX: STationnement Porte 1 OUverte au Niveau XX ? Ad XX bât2 Page190

STP1OUN07: STationnement Porte 1 OUverte au Niveau 07 ? Ad 4F bât2 Page190

STP2OUN00: STationnement Porte 2 OUverte au Niveau 00 ? Ad 68 bât2 Page196

STP2OUNXX: STationnement Porte 2 OUverte au Niveau XX ? Ad XX bât2 Page197

STP2OUN07: STationnement Porte 2 OUverte au Niveau 07 ? Ad 6F bât2 Page197

TAQUET: Option TAQUETs ? Ad 5C bât0 Page192

TARMVT: Tempo d'ARrêt du MouVemenT ? Ad 59 Page191

TCAPGV: Temporisation CAPteur en " GV " ? Ad 0E Page177

TCAPPV: Temporisation CAPteur en " PV " ? Ad 0F Page178

TDEMET: Tempo de DEMarrage Etoile Triangle? Ad 58 Page191

TFR8: Temporisation Filtrage des Rebonds sur le " 8 " ? Ad 45 Page188

TFR10: Temporisation Filtrage des Rebonds sur le " 10 " ? Ad 1E Page181

TGONG: Temporisation du GONG ? Ad 21 Page182

TIG: Temporisation d'IntéGrateur ? Ad 0A Page175

TIGP01: Temporisation IntéGrateur POrte 1 ? Ad 47 Page189

TIGP02: Temporisation IntéGrateur POrte 2 ? Ad 67 Page196

TIRP1: Tempo d'Inversion Relais Porte 1 ? Ad 44 Page188

TIRP2: Tempo d'Inversion Relais Porte 2 ? Ad 64 Page195

TINS: Temporisation d'INSpection ? AD 0D Page177

TPLU: TemPo LUmière automatique ? Ad 0C Page177

TPMPVM: Tempo de Prolongation du Mouvement PV en Montée ? Ad 5A Page191

TP01: Temporisation de la POrte 1? Ad 41 Page187

TP02: Temporisation de la POrte 2? Ad 61 Page194

TPRAL: Temporisation de Porte RALlongée ? Ad 63 bât0 Page

TPRAU: TemPorisation de Rappel AUtomatique ? Ad 1F Page181

TRAUN0: Tempo de Rappel AUtomatique au Niveau 0. Ad 5E Page192

TPV: Temporisation de Petite Vitesse ? Ad 0B Page177

TREP1: Temporisation sur REouverture de la Porte 1 ? Ad 42 Page187

TREP2: Temporisation sur REouverture de la Porte 2 ? Ad 62 Page192

TSCMT: Temporisation de SCMT portes ? Ad 46 Page189

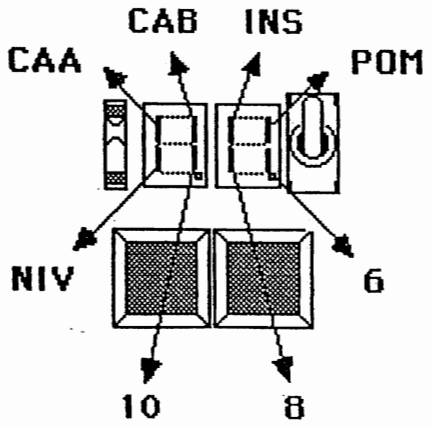
TYPHYD: TYPe d'HYDraulique. Ad 5B Page191

TYPOMP: TYpe de POMPier ? Ad 09 Page175 bât 1 et 0.

VERSTF1: VERrouillage Sur Temoin Fermeture de la porte 1 ? Ad 40 bât6 Page186

VERSTF2: VERrouillage Sur Temoin Fermeture de la porte 2 ? Ad 60 bât6 Page193

MINIBLOC A L'ADRESSE FF



AD	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
00	CDDEF			CODE DU DERNIER DEFAUT.				
01	CADDEF			CODE DE L'AVANT DERNIER DEFAUT.				
02			ISO				OUAVAR	
03								NBOPER
04		NIVSUP		NIVEAU SUPERIEUR				
05		NIVINF		NIVEAU INFERIEUR				
06		NVPRIN		NIVEAU PRINCIPAL				
07	BLOCAG	DCOPRO	OPTSP	OPTMAN	OPREVM	MPVHZ	OPED	OUVPRE
08	2V	APCL	FLCLIG	FLPDP	EFFNSEL		IPF	IPO
09	GONGAR	IGPPRO		PFLSGV	OPTPOM	MHSPF	TYPOMP	
0A		TIG	TEMPO D'INTEGRATEUR (EN SECONDES).					
0B		TPV	TEMPO PETITE VITESSE (EN SECONDES).					
0C		TPLU	TEMPO DE LUMIERE AUTOMATIQUE (EN SECONDES).					
0D		TINS	TEMPO D'INSPECTION (EN SECONDES).					
0E		TCAPGV	TEMPO CAPTEUR GRANDE VITESSE (BONDS DE100MS)					
0F		TCAPPV	TEMPO CAPTEUR PETITE VITESSE (BONDS DE100 MS)					
10			MASQUES DES ENVOIS CABINES DE 7 à 0.					
11								
12								
13	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR MONTER DES NIVEAUX 7 à 0.							
14								
15								
16	MASQUES DES APPELS PALIERS POUR DESCENDRE DES NIVEAUX 7 à 1.							
17								
18								
19								
1A								
1B								
1C								
1D								
1E		TFR10.	TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE " 10 ".					
1F		TPRAU	TEMPORISATION DE RAPPEL AUTOMATIQUE(SECONDE)					
20	FACE1	FACE2	NIVEAU DE RAPPEL AUTOMATIQUE.					
21		TGONG	TEMPORISATION DU GONG (BONDS DE 100 MS)...					
22	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE DROITE.						
23	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DU MILIEU.						
24	COMDEM	COMPTEUR DE DEMARRAGES: LES DEUX CHIFFRES DE GAUCHE						
25	NUMARO	ANNEE DE PRODUCTION.						
26	NUMAR1	MOIS DE PRODUCTION EN HEXA- CENTAINE DU NUMERO DE POS.						
27	NUMAR2	NUMERO DE POSITION.						
28	REPT00	REPETITEUR AU NIVEAU 00.						
-	REPTXX	REPETITEUR AU NIVEAU XX.						
2F	REPT07	REPETITEUR AU NIVEAU 07.						

38	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
39	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3A	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3B	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3C	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3D	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3E	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE
3F	V4	V3	V2	V1		LIGNE	TRIANGLE	ETOILE

AD	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
40	RGPT	VERSTF1	P1SFCOU	P1SFCFE	PMAFCP1	MSTPMP1	AMPSEC1	MSTPRP1
41		TP01	TEMPORISATION DE PORTE 1 (EN SECONDES).					
42		TREP1	TEMPO DE REOUVERTURE PORTE 1 (EN SECONDES).					
43	FACE1	FACE2	NIVEAU DE MISE HORS SERVICE.					
44		TIRP1	TEMPO D'INVERSION DES RELAIS PORTE 1.					
45		TFR8	TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE " 8 ".					
46		TSCMT	TEMPO DE SCMT.					
47		TIGP01	TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 1.					
48	RCAMEO		POR - CAB1NO	OUAVA- P1NO	STP1- OUNO	SER1- INO		
XX	RCAMEX		POR - CAB1NXX	OUAVA- P1NXX	STP1- OUNXX	SER1- INXX		
4F	RCAME7		POR - CAB1NO7	OUAVA- P1NO7	STP1- OUNO7	SER1- INO7		
58	TDEMET	TEMPO DE DEMARRAGE ETOILE-TRIANGLE (0,1S).						
59	TARMVT	TEMPO D'ARRET DU MOUVEMENT (10 MS).						
5A	TPMPVM	TEMPO DE PROLONGATION DU MOUVEMENT PV MONTEE (10MS)						
5B	TYPHYD	TYPE D'HYDRAULIQUE.						
5C	RAMDEM	RAMDES		OPBG12	DNH	OPBG13	DEMDIR	TAQUET
5D								
5E	TRAUNO	TEMPO DE RAPPEL AUTOMATIQUE AU NIVEAU 0 (1MN).						

	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
60		VERSTF2	P2SFCOU	P2SFCFE	PMAFCP2	MSTPMP2	AMPSEC2	MSTPRP2
61		TP02	TEMPORISATION DE PORTE 2.					
62		TREP2	TEMPORISATION DE REOUVERTURE PORTE 2.					
63	CABVID	SHTCS	ISO				OUAVAR	TPRAL
64		TIRP2	TEMPO D'INVERSION DES RELAIS PORTE 2.					
65		TFR8	TEMPO FILTRAGE DES REBONDS SUR LE " 8 ".					
66		TSCMT	TEMPO DE SCMT.					
67		TIGP02	TEMPO D'INTEGRATEUR PORTE 2.					
68			POR - CAB2NO	OUAVA- P2NO	STP2- OUNO	SER2- INO	OUN- SIMNO	
XX			POR - CAB2NXX	OUAVA- P2NXX	STP2- OUNXX	SER2- INXX	OUN- SIMNXX	
6F			POR - CAB2NO7	OUAVA- P2NO7	STP2- OUNO7	SER2- INO7	OUN- SIMNO7	
7E	CODE DU 3ième DEFAUT LE PLUS ANCIEN.							
7F	CODE DU 4ième DEFAUT LE PLUS ANCIEN.							

	MINIBLOC							
	bât7	bât6	bât5	bât4	bât3	bât2	bât1	bât0
FF	CA	CB	INS	POMP	NIV	10	8	6

PARAMETRES SPECIFIQUES A L'UTILISATION DE LA BANDE CRANTEE ASSOCIEE AU CAPTEUR 003 .

ALTITUDE DU NIVEAU 0:	AD 81 ET 80.
ALTITUDE DU NIVEAU 1:	AD 83 ET 82.
ALTITUDE DU NIVEAU 2:	AD 85 ET 84.
ALTITUDE DU NIVEAU 3:	AD 87 ET 86.
ALTITUDE DU NIVEAU 4:	AD 89 ET 88.
ALTITUDE DU NIVEAU 5:	AD 8b ET 8A.
ALTITUDE DU NIVEAU 6:	AD 8d ET 8C.
ALTITUDE DU NIVEAU 7:	AD 8F ET 8E.

ZDEVER: AD d4 et d5 (ZONE DE DEVERROUILLAGE).

ZONARD: AD d3 (ZONE D'ARRET DESCENTE).

ZONARM: AD d2 (ZONE D'ARRET MONTEE).

ZONPV: AD d0 ET d1 (ZONE PETITE VITESSE).

ZONIST: AD d6 (ZONE D'HISTERESIS).

PARAMETRES LIES A L'ISONIVELAGE.

BNDISO: AD 1C (BOND D'ISONIVELAGE).
ZONARI: AD d7 (ZONE DARRET ISONIVELAGE).

PARAMETRES LIES AUX DISTANCES DE RALENTISSEMENT.

DMINV2: AD d8 ET d9 (DISTANCE MINIMUM POUR UTILISER V2).
ZONPV1: AD dA ET db (ZONE PETITE VITESSE 1).
ZONPV2: AD d0 ET d1 (ZONE PETITE VITESSE 2).

On rappelle que le compteur d'Altitude " POSCAB " se trouve aux l'adresses 23 et 22, le petit switch étant positionné vers le haut.

25) LISTE DES CODES DE DEFAUTS EN A, B, H, HB 31.

La lettre située entre parenthèses précise **le type de Défaut**.

(**A**) signifie que **le défaut est définitif** et qu'il faut couper puis remettre l'alimentation pour faire une réinitialisation (**RESET**).
(**B**) signifie que **le défaut est provisoire** et donc que si la cause disparaît, la Manoeuvre retravaille normalement.
(**C**) signifie que **le défaut est provisoire** si le technicien l'a demandé en programmant l'option " défaut provisoire".
(**D**) signifie que **le défaut peut être ignoré** si le technicien l'a demandé.
Le signe * (étoile) signifie que le code du défaut n'est pas enregistré dans la pile de défauts. **La pile de défauts HB31** se trouve aux adresses **00**, **01**, **7E** et **7F**, petit switch vers le bas. A l'adresse **00** on trouve le **dernier défaut** et à l'adresse **7F** le **plus ancien** enregistré.

Avant de quitter le chantier, nous vous conseillons de mettre la pile de défaut à 00 pour mieux surveiller les pannes. **Voir page 23.**

-01-	DEFAUT DE MASSE.	(**B**)	Page ?
-02-	TEMPO DE PETITE VITESSE.	(**A**)	Page 79
-03-	TEMPO DE REVISION.	(**D**)	Page 83
-04-	COUPURE DES SECURITES AVANT LE " 6 ".	(**B**)	Page 23
-05-	THERMIQUE DE VENTILATION (THV).	(**B**)	Page 33
-06-	ABSENCE REPETITIVE DU " 10 " AU RECALAGE.	(**A**)	Page 99
-08-	SUSPENSION DEPART (SUSD).	(**B**,*)	Page 43
-09-	SONDE THERMIQUE OU THERMOCONTACT DE SECURITE (STH).	(**B**)	Page 30
-10-	INVERSION DE PHASE (DETECTION PAR CAPTEUR).	(**A**)	Page 76
-11-	INTERPRETATION IMPOSSIBLE DU CAPTEUR OU FUSION DU/DES FUSIBLES FU3, FU4.	(**A**)	Page 78
-12-	UN DES CONTACTEURS NON DECOLLE A L'ARRIVEE.	(**C**)	Page 28
-13-	CONTACTEUR " GV " NON DECOLLE AU PASSAGE " PV ".	(**C**)	Page 28
-14-	CONTACTEUR " PV " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(**C**)	Page 28
-15-	CONTACTEUR " MO " OU " DE " NON COLLE LORS DE LEUR COMMANDE.	(**C**)	Page 28
-16-	FIN DE COURSE HAUT POUR LA REVISION (FREV).	(**B**,*)	Page 48
-17-	MANQUE OU INVERSION DE PHASE (PH).	(**B**)	Page127
-18-	RECALAGE IMPOSSIBLE PAR SUITE D'INFORMATIONS ERRONEES DU CAPTEUR.	(**A**)	Page 78
-19-	COUPURE DU " 8 " EN MARCHE.	(**B**)	Page 23
-21-	ABSENCE DU " 10 ".	(**B**)	Page 99
-22-	INTEGRATEUR DE GLISSEMENT.	(**A**)	Page 27
-23-	COUPURE DU " 6 " EN MARCHE.	(**B**)	Page 23
-26-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU A.	(**A**)	Page 77
-27-	COUPURE ANORMALEMENT LONGUE DU FAISCEAU B.	(**A**)	Page 77
-28-	UN DES CONTACTEURS N'EST PAS DECOLLE AU DEMARRAGE.	(**C**)	Page 28
-29-	CONTACTEUR " GV " NON COLLE LORS DE SA COMMANDE.	(**C**)	Page 28
-30-	CONTACTEUR " PV " COLLE LORS DE LA COMMANDE " GV ".	(**C**)	Page 28
-31-	DEFAUT DE SURCHARGE (SU).	(**B**,*)	Page111

-36-	LE NIVEAU DE PRINCIPAL EST SUPERIEUR AU NIVEAU LE PLUS HAUT.	(A)	Page172
-37-	LA PROGRAMMATION DU NIVEAU SUPERIEUR EST PLUS GRANDE QUE 24 OU QUE 12 EN NIVEAUX SELECTIFS.	(A)	Page171
-38-	NIVEAU DE RECALAGE, DE RAPPEL AUTOMATIQUE OU DE " MISE HORS SERVICE " PLUS ELEVE QUE LE NIVEAU SUPERIEUR.	(A)	Page172
-39-	LA TENSION SECTEUR EST TROP FAIBLE.	(B)	Page 25
-40-	LA TENSION SECTEUR EST TROP IMPORTANTE.	(B)	Page 25
-41-	" 8 " COUPE, PORTE AUTO FERMEE SOUS ORIENTATION.	(B)	Page 99
-42-	PROGRAMMATION ERRONEE DU NOMBRE D'OPERATEURS DE PORTES (SUPERIEUR A 2).	(A)	Page171
-43-	FIN DE COURSE NECESSAIRE SUR OPERATEUR CABINE	(A)	Page 84
-44-	ABSENCE DU10 (OPERATEUR NUMERO 1 OU 2).	(B)	Page 19
-46-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 1.	(A)	Page 85
-47-	BLOCAGE PORTE EN OUVERTURE OPERATEUR NUMERO 2.	(A)	Page 85
-48-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 1.	(A)	Page 85
-49-	BLOCAGE PORTE EN FERMETURE OPERATEUR NUMERO 2.	(A)	Page 85
-50-	FONCTION " MISE HORS SERVICE " ENCLENCHEE (MHS).	(B,*)	Page 37
-51-	FONCTION " PRIORITE CABINE " EN COURS (PRIC).	(B,*)	Page114
-52-	COUPURE DU " 10 " EN MARCHE.	(B)	Page 23
-53-	FONCTION " POMPIER " EN COURS (POM).	(B,*)	Page 69
-54-	FONCTION " NON STOP " OU " COMPLET " EN COURS (NS).	(B,*)	Page109
-55-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ISO ".	(A)	Page152
-56-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ISO "LORS DE SA COMMANDE.	(B)	Page152
-57-	DEPASSEMENT DE LA " ZONE ISO " EN MOUVEMENT " ISO ".	(A)	Page256
-58-	" POMPAGE ISO " SUPERIEURE A 6.	(B)	Page254
-59-	MOUVEMENT D'ISO SUPERIEUR A LA TEMPO ISO.	(A)	Page254
-60-	ALTITUDE MAXIMUM PROGRAMMEE TROP ELEVEE.	(A)	Page136
-61-	ERREUR DE PROGRAMMATION DES NIVEAUX.	(A)	Page136
-62-	DEFAUT CAPTEUR 003.	(A)	Page136
-63-	CABINE SIMULTANEMENT PRESENTE EN HAUT ET EN BAS OU CAPTEUR 003 NON ALIMENTE.	(A)	Page146
-64-	MANOEUVRE DE RAPPEL ET D'INSPECTION ENCLENCHEES SIMULTANEMENT.	(B)	Page 36
-70-	TAQUETS NON RETRACTES LORS DE LEUR COMMANDE.	(A)	Page102
-71-	TAQUETS RELACHES EN MARCHE.	(B)	Page102
-72-	TAQUETS NON RELACHES A L'ARRET.	(A)	Page102
-73-	DEFAUT DE NIVEAU D'HUILE.	(C)	Page 34
-74-	NIVEAU D'HUILE MINIMUM.	(A)	Page 33
-75-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE " LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page 28
-76-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " TRIANGLE " LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page 28
-77-	NON COLLAGE DU CONTACTEUR " LIGNE " LORS DE SA COMMANDE.	(C)	Page 28
-78-	NON DECOLLAGE DU CONTACTEUR " ETOILE OU TRIANGLE ".	(C)	Page 28
-79-	TEMPERATURE DE L'HUILE TROP ELEVEE.	(C)	Page 32

PROGRAMME A31 = MANOEUVRE TRACTION : CAPTEUR P202.

PROGRAMME B31 = MANOEUVRE TRACTION : CAPTEUR 003.

PROGRAMME H31 = MANOEUVRE HYDRAULIQUE : CAPTEUR P202H.

PROGRAMME HB31 = MANOEUVRE HYDRAULIQUE : CAPTEUR 003.